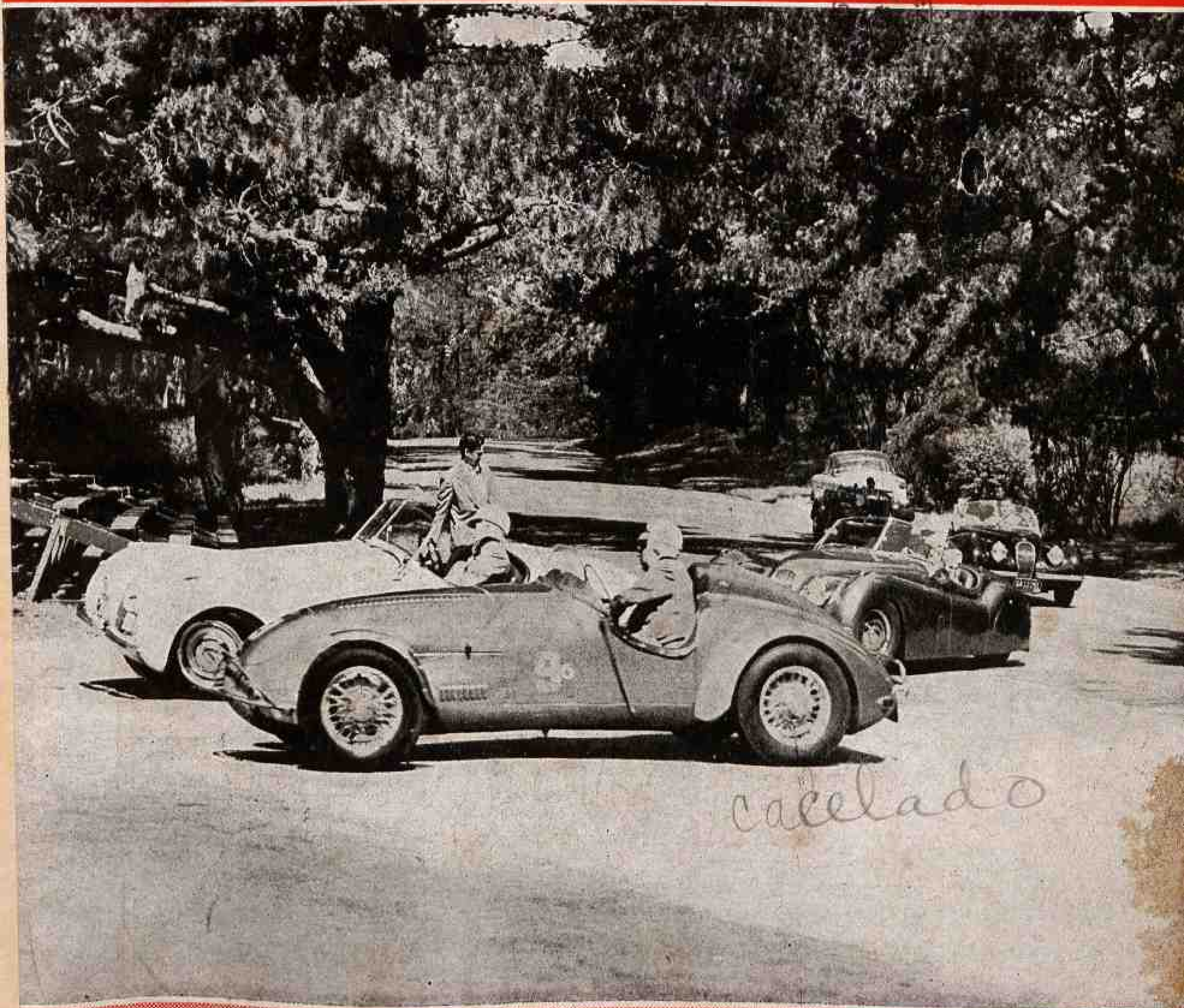
Automóveis & Acessórios

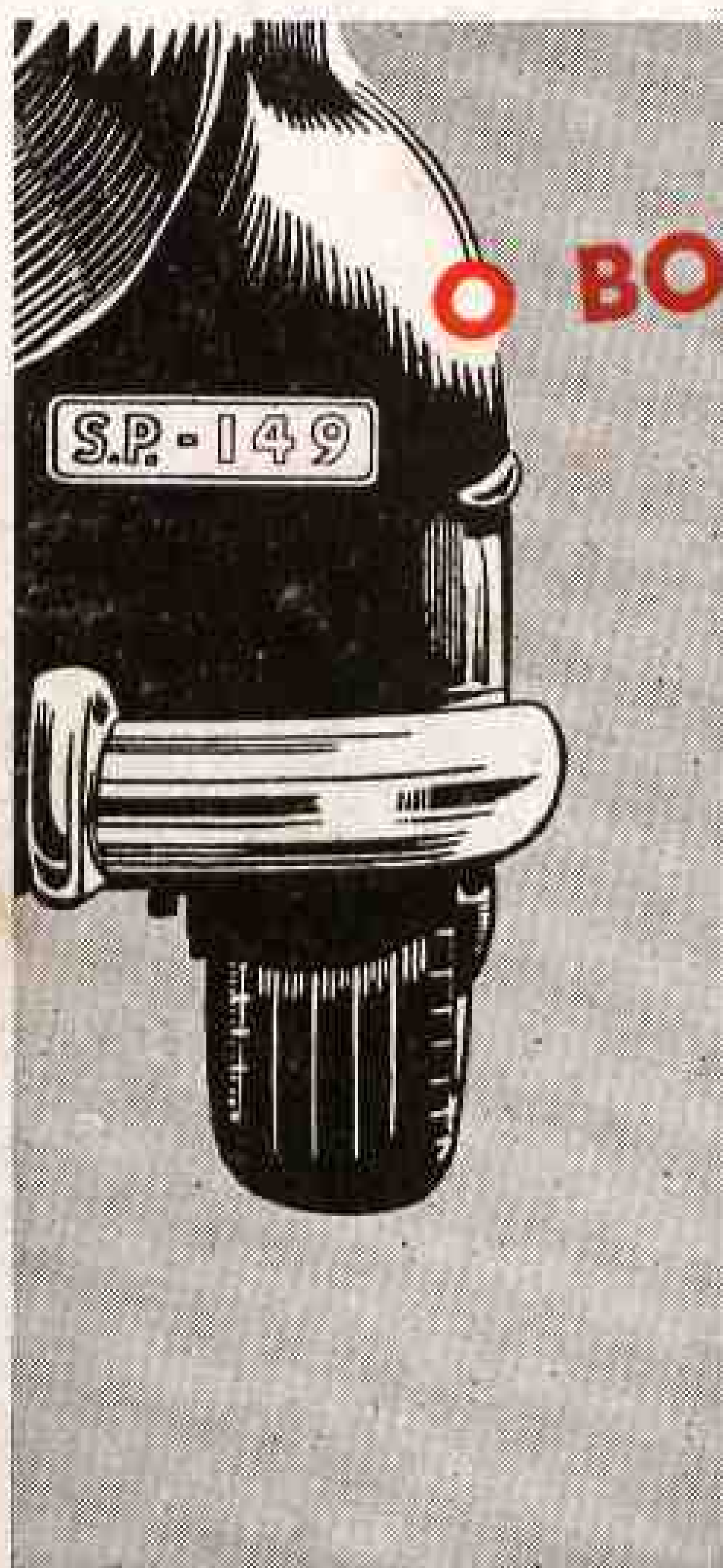
ANO 7 JULHO, 1952 N.º 79

R 7300 (2)



cancelado

A&A A Revista Comercial do Ramo



O BOM MOTORISTA SABE DISTO...



De pouco valerão as ótimas estradas, se os freios funcionarem mal.

Sim, porque a cada curva do caminho, os imprevistos poderão estar escondendo a FATALIDADE, se não houver segurança nos meios de evitá-los.
Para isto, a assistência técnica dos freios hidráulicos em cada seis meses impõe-se como um imperativo à sua tranqüilidade. E, ao escolher a marca do fluido para os freios de seu carro, peça sempre o genuino fluido para freios hidráulicos, fabricado com matéria de superior qualidade e sob rigorosa responsabilidade de uma marca preferida pelos motoristas no mundo inteiro.

Commander

OS FREIOS NUNCA FALHAM!

DISTRIBUIDORES PARA O BRASIL:
RAPHAEL LIVRERI IMPORTADORA S. A.
Rua Piratininga, 304 a 308
Caixa Postal, 3916 - End. Tel.: "RAMILI"
SÃO PAULO-BRASIL





Está à disposição dos possuidores de produtos Chrysler a grande variedade de acessórios e peças Mopar recém-recebida pela Brasmotor. O número crescente de veículos montados pela Brasmotor, que cobrem tôdas as estradas do Brasil, impõe-nos a grave responsabilidade de suprir de acessórios e peças essa imensa frota.
Com satisfação, apesar das dificuldades vigentes nosso estoque está em condições de receber pedidos para entrega imediata, por intermédio dos nossos concessionários.

VENDAS ATRAVÉS DOS
CONCESSIONÁRIOS E REVENDEDORES AUTORISADOS

Cia. Distribuidora Geral
Brasmotor
São Bernardo do Campo
São Paulo — Brasil

PANAM - Casa de Amigos



campeões de resistência e antiderrapagem!

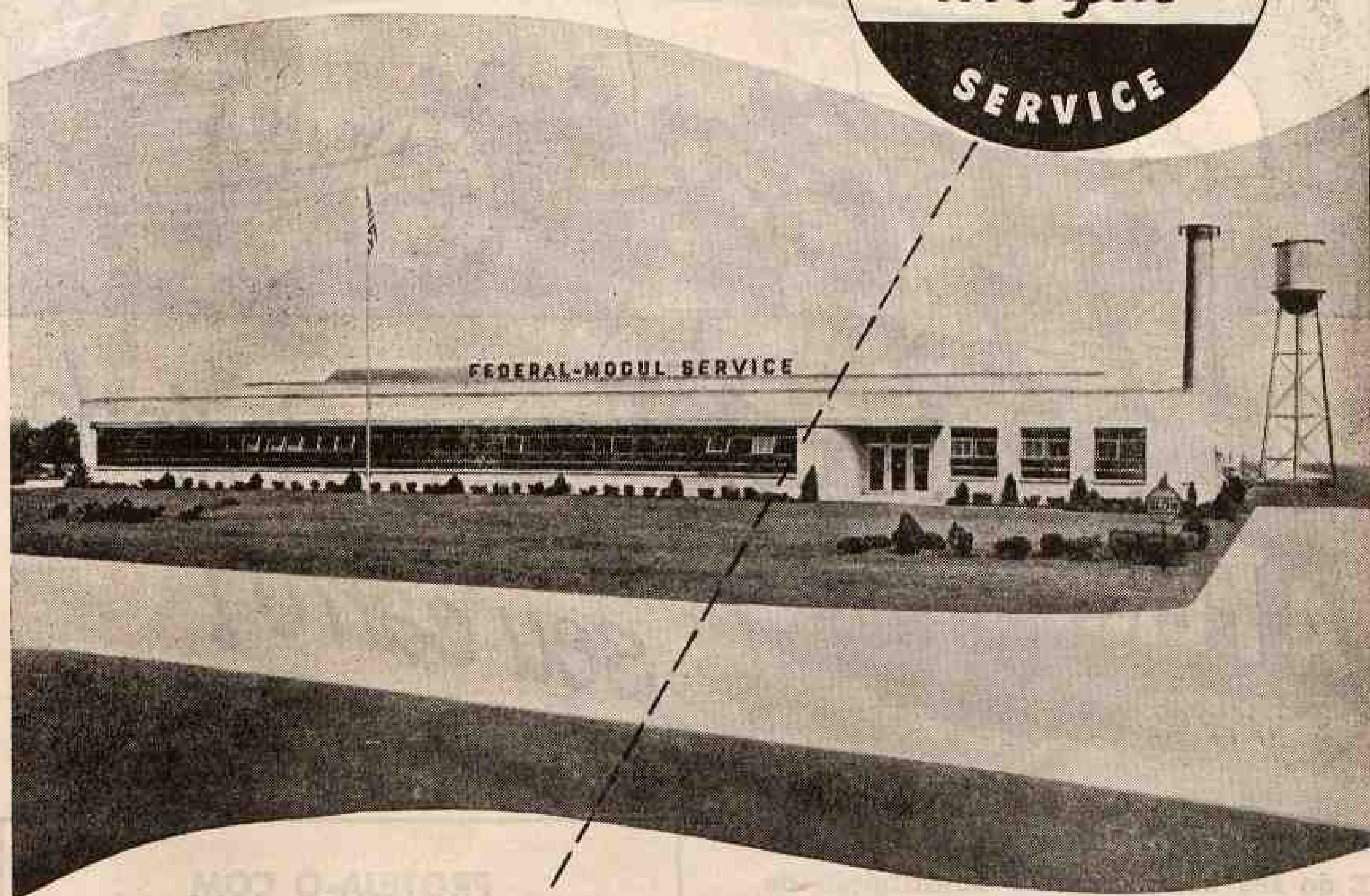
Submetidos às mais árduas provas de laboratório, aprovados 100% pelos maiores ases do volante, os famosos Pneus Pirelli garantem o que Você exige de segurança em qualquer terreno, a qualquer velocidade! Pela sua absoluta estabilidade nas curvas e extrema resistência ao desgaste, os Pneus Pirelli respondem rigorosamente à confiança que Você deposita num produto de alta qualidade.

PNEUS

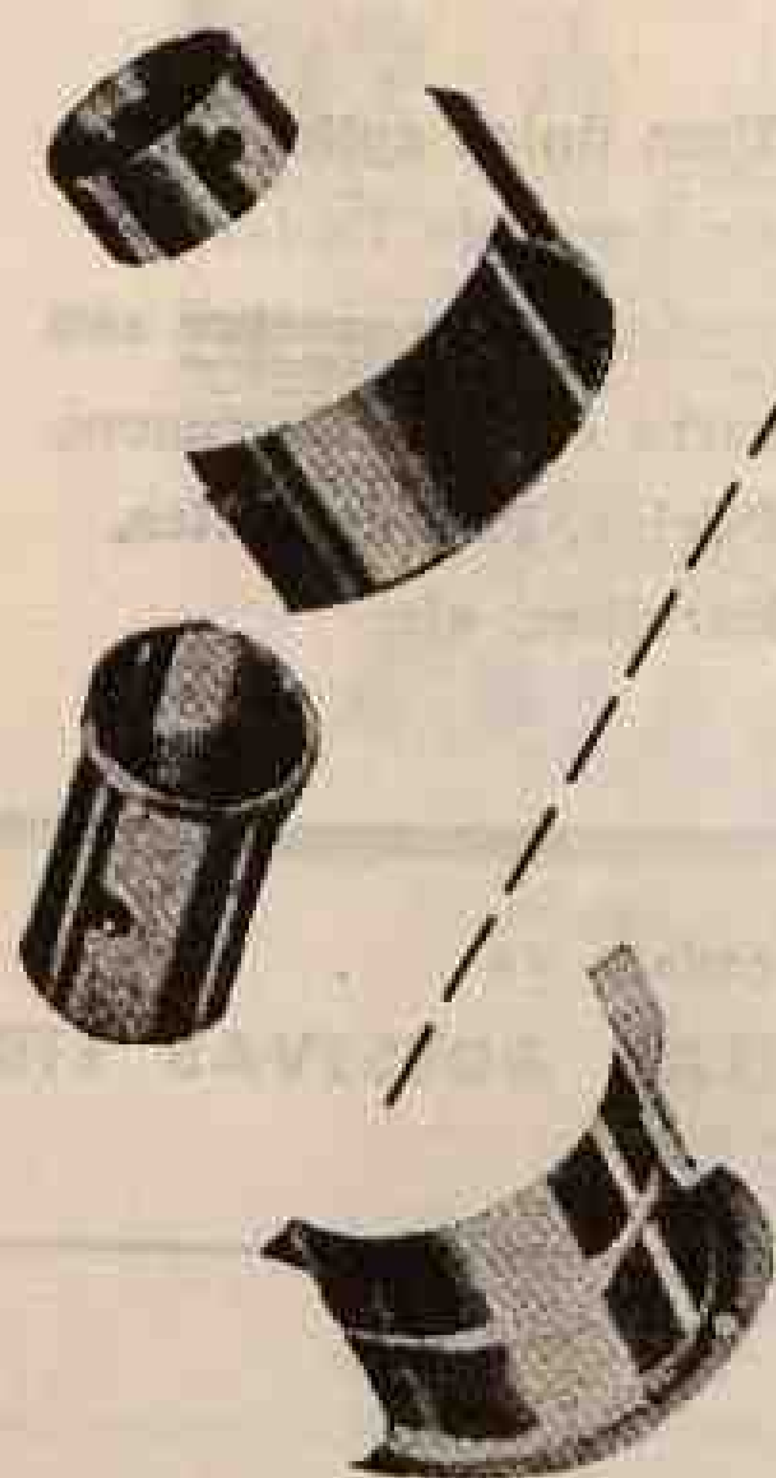
PIRELLI

PIRELLI S. A. — COMPANHIA INDUSTRIAL BRASILEIRA — SÃO PAULO





Eis o seu Quartel General de Mancais de Motor



De nossa Fábrica-Matriz em Coldwater, Michigan, despachamos mancais de motor para nossos fregueses e amigos em todo o mundo.

Esta preferência mundial fez do mancal Federal-Mogul o padrão de qualidade para boa manutenção do motor.

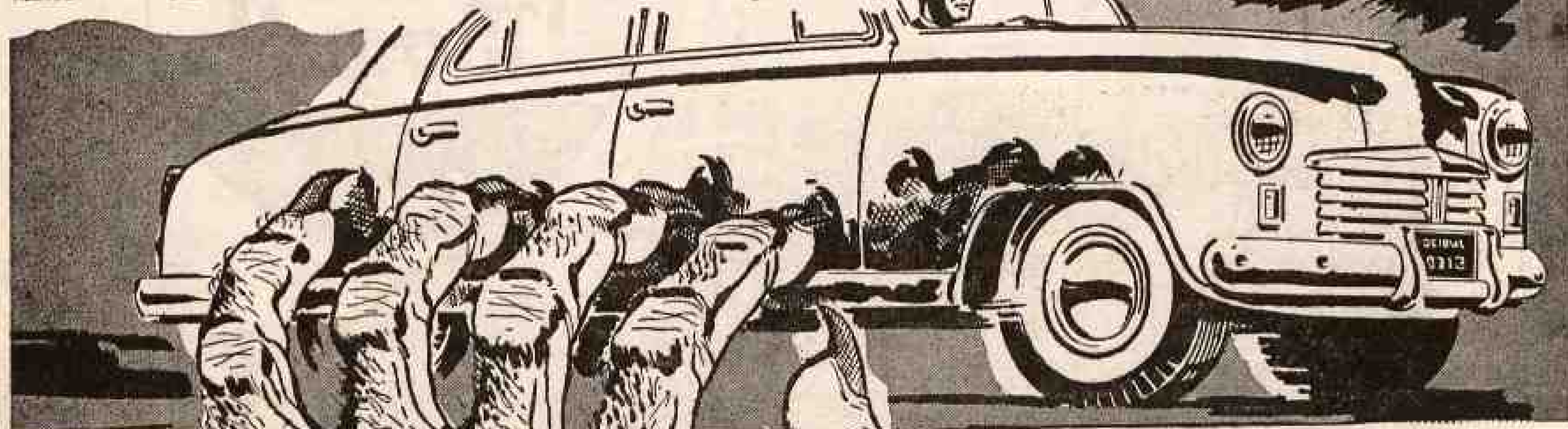
Experiência ininterupta em mancais desde 1899

FEDERAL-MOGUL SERVICE

Representantes para todo o Brasil:

CASA RAND COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.

RIO DE JANEIRO, Caixa Postal 350 — **SÃO PAULO**, Rua 24 de Maio, 200 — **BELÉM**, Caixa Postal 670 — **RECIFE**, Caixa Postal 267
PÔRTO ALEGRE, Caixa Postal 978.



A FERRUGEM está destruindo seu carro!

Ferrugem... Inimiga do seu carro. E do seu bôlso. Provoca substituição de peças dispendiosas. E ainda: apressa a "velhice" do carro, desvaloriza-o ràpidamente. Detenha-a a tempo. Para manter o seu carro sempre como novo, por anos e anos, adote Underseal, a melhor proteção contra a ferrugem. Underseal não é uma despesa. É um investimento.

Para detalhes sôbre Underseal e o que representa como valorização do seu automóvel, envie êste cupão para a Caixa Postal 5.020 — São Paulo.

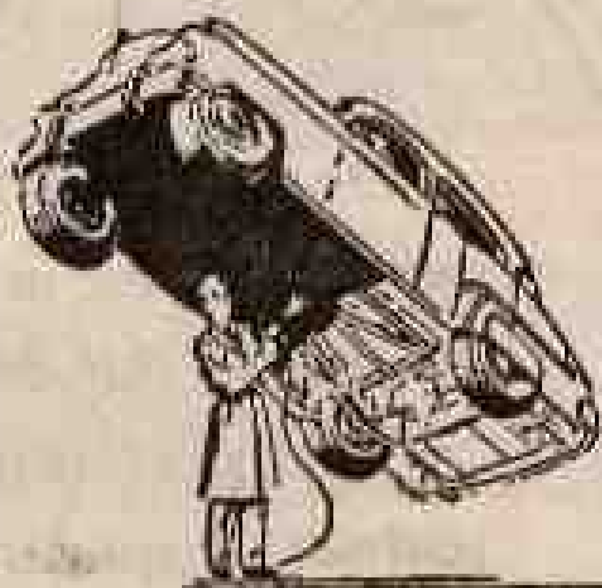
NOME ....

ENDEREÇO ....

PROTEJA-O COM

UNDERSEAL

Revestimento Protetor à Base de Borracha

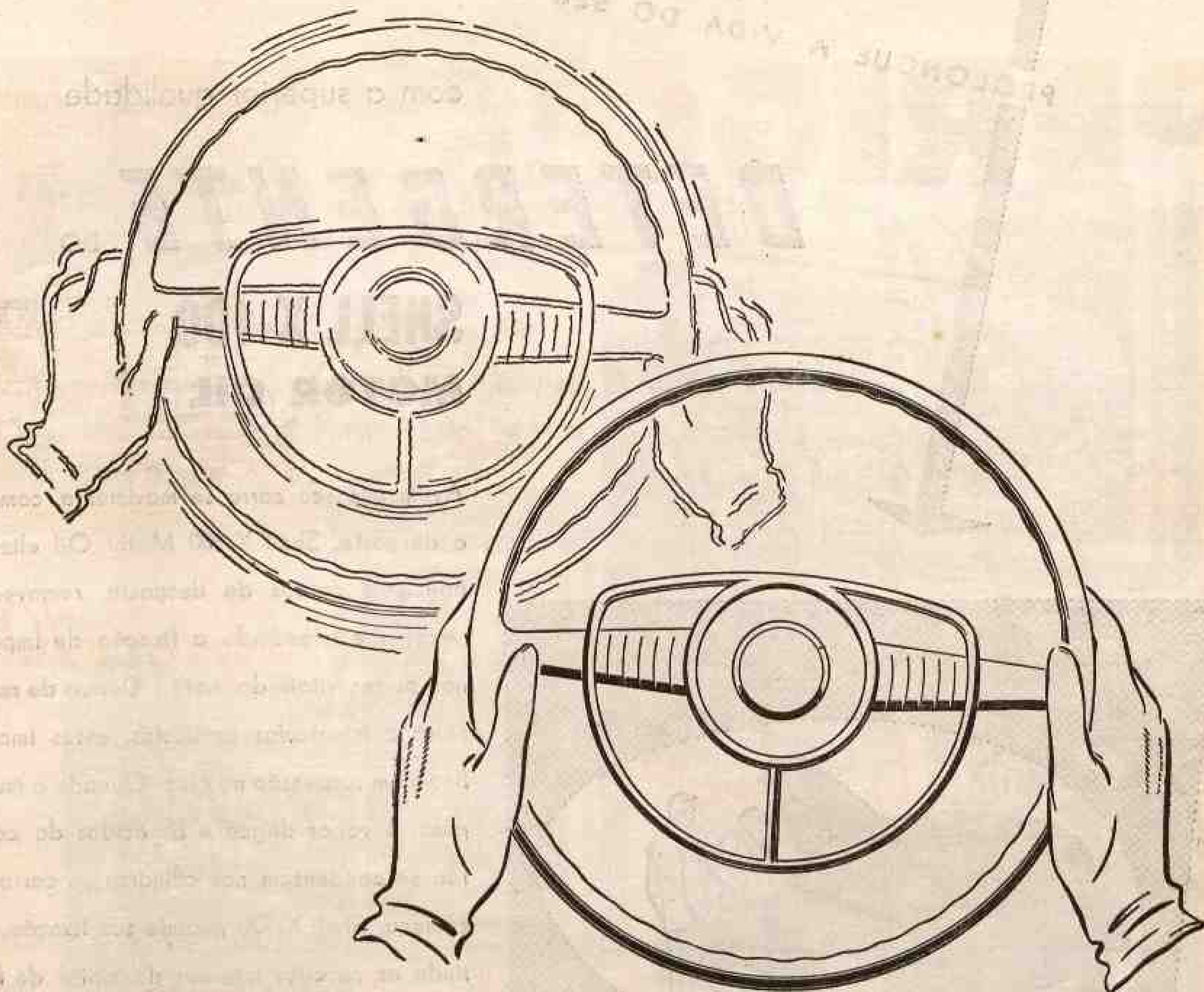


Uma única aplicação de 3 mm de Underseal proteje <u>para sempre</u> seu carro contra: Ferrugem, Poeira, Pedras Sôltas, Barulhos, etc.

18.040

Um produto da

"DUREX" LIXAS E FITAS ADESIVAS LTDA.



Que diferença faz o



Graças à baixa pressão e ao maior volume de ar, os pneus Firestone Super-Balão neutralizam as irregularidades das estradas e a vibração nos paralelepípedos. O resultado é u'a marcha serena, silenciosa, sem trepidações — uma sensação de confôrto e de prazer! Acrescente confôrto, segurança e economia ao seu carro com pneus Firestone Super-Balão.

Firestone

Padrão de excelência em

- ★ **CONFÔRTO**
- ★ **SEGURANÇA**
- ★ **DURABILIDADE**
- ★ **BELEZA**

PROLONGUE A VIDA DO SEU CARRO

com a superior qualidade

DETERGENTE DO

SHELL X-100
MOTOR OIL

Assim que seu carro se movimenta, começa o desgaste. Shell X-100 Motor Oil elimina as principais causas de desgaste, removendo resíduos e impedindo a fixação de impurezas nas partes vitais do motor. Depois de reduzidas a minúsculas partículas, essas impurezas ficam em suspensão no óleo. Quando o motor pára, o vapor dágua e os ácidos da combustão se condensam nos cilindros: a corrosão começa. Shell X-100 impede sua fixação, revestindo as paredes internas do motor de fina camada que as defende da oxidação e da corrosão. Graças a suas excepcionais qualidades, cientificamente comprovadas em rigorosos testes, Shell X-100 representa a melhor garantia da "longa vida" de seu carro, quer esteja parado, correndo ou em marcha lenta.



Shell X-100 pode ser misturado com qualquer óleo mineral existente no cárter, mas para melhores e mais rápidos resultados DRENE, LAVE E REENCHA com SHELL X-100



DETERGENTE — ESTÁVEL — PROTETOR



PARA A GARANTIA DE SEUS SERVIÇOS, EXIJAM DE SEUS FORNECEDORES A LINHA COMPLETA DOS PRODUTOS GT

Para maiores informações, dirijam-se, por obséquio, à Caixa Postal 4308, São Paulo

SUPER SOLVENTE GT

BRAKE FLUID Hydro

THINNER GT FINISSIMO

FLUIDO PARA FREIOS

UM PRODUTO GT MARCA REGISTRADA

Polidor de Automoveis

RED STAR

TITANIUM DIOXIDE

GT MASSA SINTÉTICA

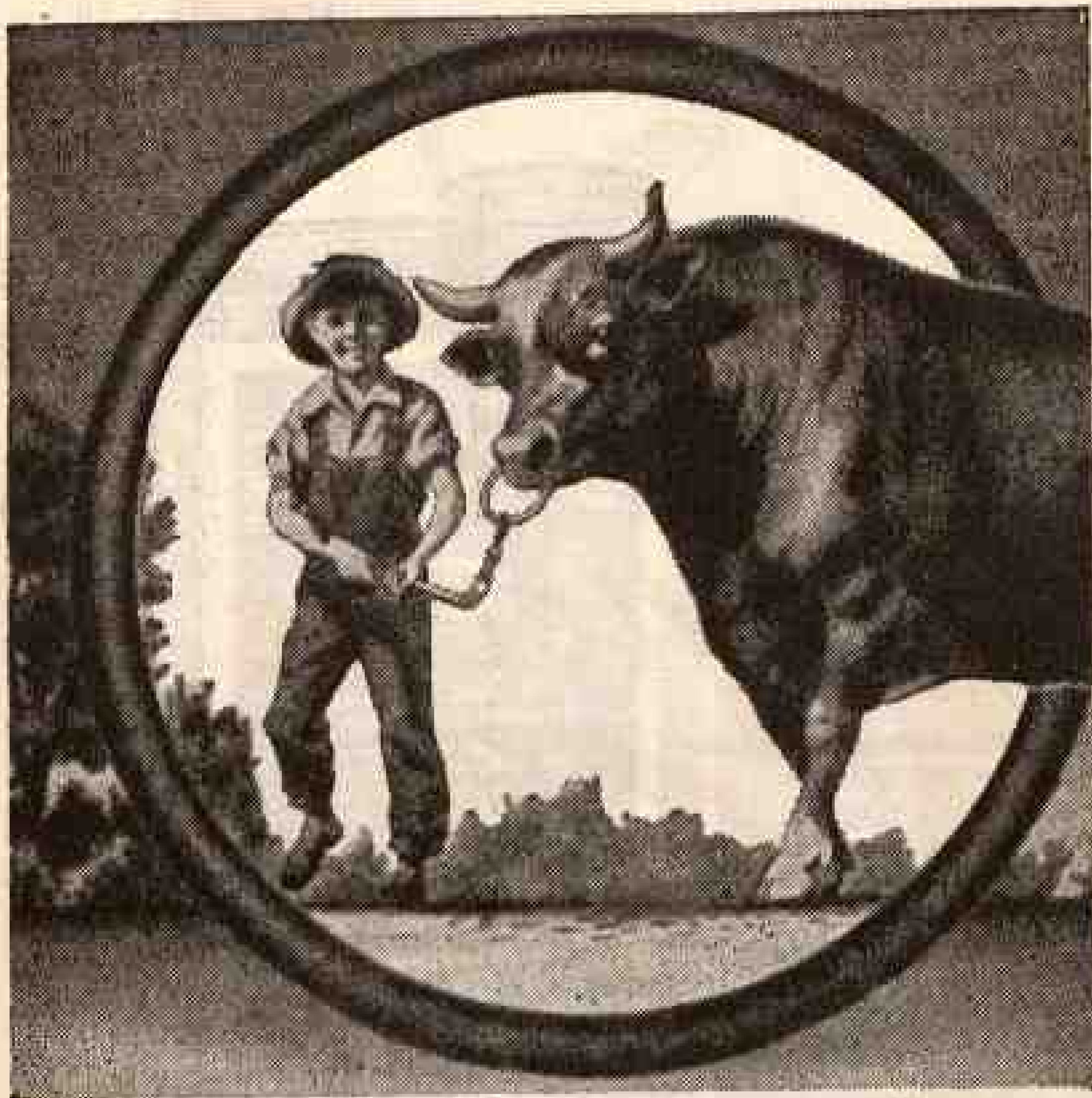
GT CERA GETE

INDÚSTRIA DE PRODUTOS QUÍMICOS G. T. S/A

MATRIZ E FÁBRICA — SÃO PAULO — Rua Casa do Ator, 50-52 (Prédio Próprio) — Caixa Postal 4308
FILIAL — RIO DE JANEIRO — Rua 1.º de Março, 39 - 2.º andar

PÔRTO ALEGRE — Irmãos Selhane Ltda. — Rua Pinto Bandeira, 385 - 2.º and. — CURITIBA — Rocha & Cia. — Rua Comendador Araujo, 230 e Importadora "ICO" Comercial S/A. — Rua Pedro Ivo, 208 — BELO HORIZONTE — Othon Gervasio — Av. Afonso Pena, 526 - 7.º and. — FORTALEZA — Renato Garcia — Rua Barão do Rio Branco, 1961.

DISTRIBUIDORES EM TODAS AS PRAÇAS DO PAÍS



Choque Controlado...

PARA MAIOR CONFORTO



• Como todo mecânico sabe, é um anel que sela a energia de um pistão. E eis porque o Hydr-O-Shox Gabriel proporciona o mais duradouro e uniforme contrôle da direção. O pistão patenteado Gabriel é o único que usa o sêlo O-Ring. O novo princípio de válvulas Gabriel antige um grau extra de contrôle suave... não rígido... nem frouxo... mas firme.

Gabriel controla as mais difíceis situações de direção.

Gabriel apresenta mais aperfeiçoamentos de engenharia do que quelquer outro amortecedor direto. É vantajoso para v.s. ter o líder.

THE GABRIEL COMPANY
Cleveland 3. Ohio

GABRIEL
HYDROSHOX

DISTRIBUIDORES:

BORGAUTO S. A.

RUA S. CRISTOVÃO, Nº54 — TELEFONES: 48-1125 E 28-4210 — C. POSTAL 3301

RIO DE JANEIRO

ANO VII | JULHO, 1952 | Nº 79

Automoveis & Acessórios

A REVISTA COMERCIAL DO RAMO
PUBLICAÇAO MENSAL

SUMÁRIO

Deixem o Brasil progredir! 11
Predominou a elegância na exposição de Turim 16
Os automóveis «Justicialistas» estão rodando 21
Automóveis japoneses em franca produção 25
O novo caminhão Opel 31
Standard Vanguard, um carro que se destaca 33
Renasce o automóvel alemão «Veritas» 34
A famosa prova das 24 horas de Le Mans 36
Um dos mais antigos carros de corrida americanos 40
O II grande prêmio de Portugal em automóvel 47
Indústria de automóveis no Brasil 49
Borracha, a coluna mestra da indústria automobilística 51
A técnica e arte de vender automóveis — VII 54
Companhia Comercial Scharader, um testemunho vivo da operosidade dos brasileiros 60
Comprar por 100 e vender por 80! 62
Diversas notícias 64
A transmissão hidramatic — XIX e XX — 69
Sempre é bom saber 71
A mecânica do automóvel — XX — 74
Cartas 84



NOSSA CAPA

TREINANDO PARA A PROVA —

Um grupo de carros-esporte faz seus últimos treinos antes da corrida de São Francisco, nesta apertada curva do Parque da Porta-de-Ouro.

Diretor-Proprietário, H. D. Oliveira; **Redator-Chefe**, Mário Rangel; **Gerente**, Richard de Avellar; **Tesoureira**, Mildred de Oliveira; **Secretário**, Nelson Pereira Bastos.

Redação e Administração

Rua da Quitanda, 20, 5º andar, sala 501 — Caixa Postal, 3446

Endereço Telegráfico — «Autocesso»

Telefone: 22-0232

Rio de Janeiro

Sucursal em São Paulo: Carlos Cattoi, Gerente — Rua Cons. Crispiniano, 69 — Grupo 71 — Telefone: 35-4579

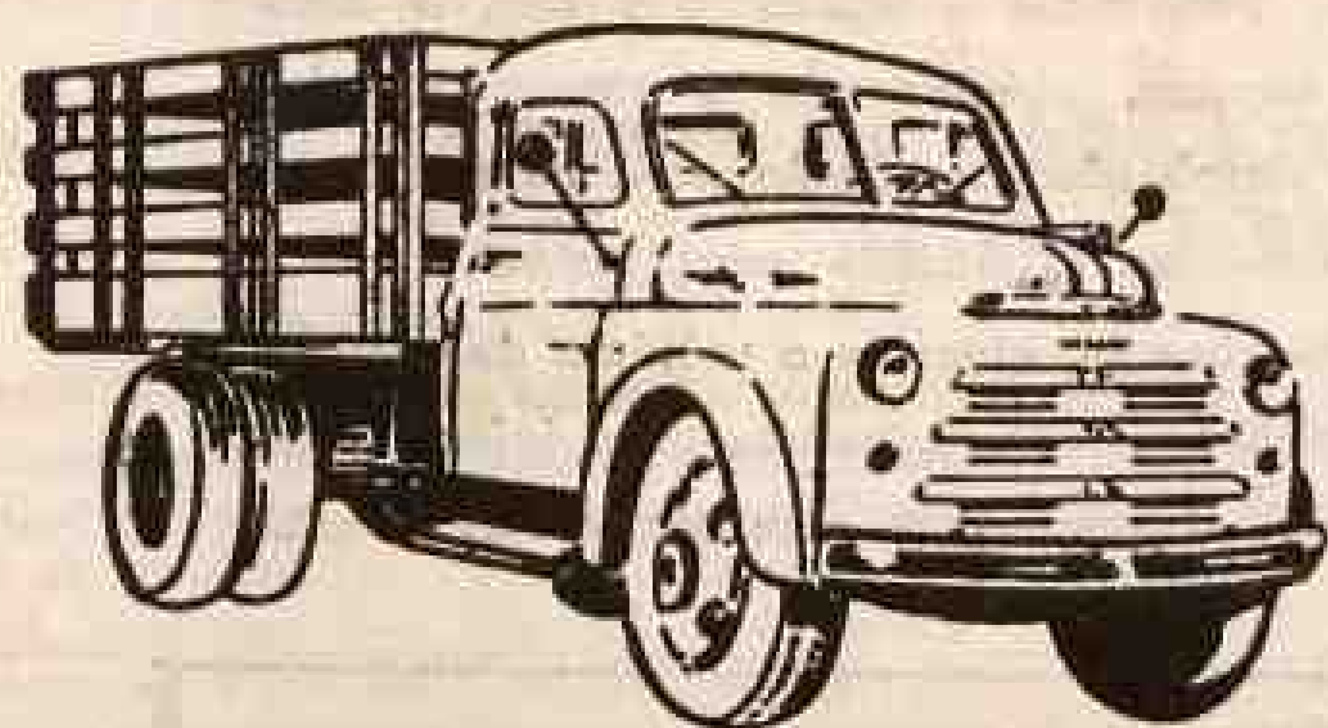
Representatives in the United States and Canada: H. J. Wandless Co., Inc., 205 East 42nd Street, New York 17, N. Y.

Representative in the United Kingdom: D. W. Commercial Press Services, 5, Netherton Road, St. Margaret's, Twickenham, Inglaterra

Automóveis & Acessórios — é uma publicação que circula exclusivamente no comércio de automóveis do País. O preço da assinatura por 1 ano (12 números) é de Cr$ 80,00; por 2 anos (24 núdas ao Sr. H. D. Oliveira, Cx. Postal 3446, Rio de Janeiro, por meros) é de Cr$ 130,00 e por 3 anos (36 números) é de Cr$ 180,00. As importâncias em pagamento de assinaturas devem ser remetimeio de vale postal, cheque ou sob registro com valor declarado, a fim de evitar possíveis extravios no correio.

Automóveis & Acessórios é propriedade de H. D. Oliveira, também editor de **The Traveler's Guide to Rio** e **This is Rio.**

Número avulso, Cr$ 8,00   Números atrasados, Cr$ 10,00





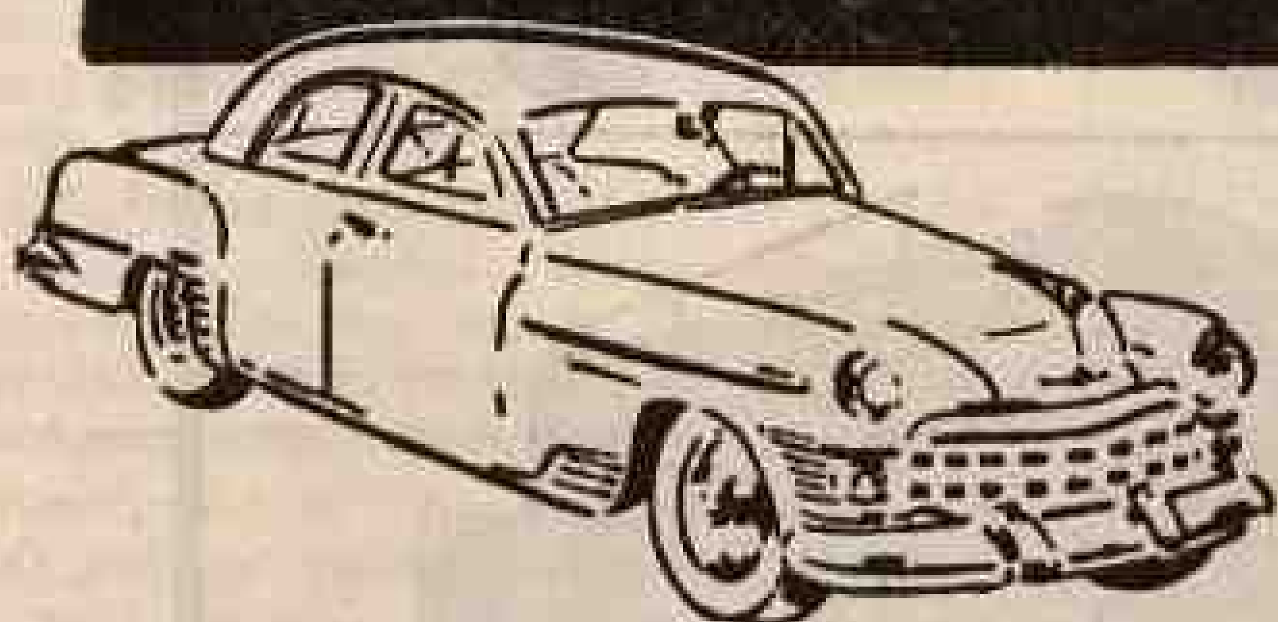
Peça peças à Cipan

PEÇAS LEGÍTIMAS

MOPAR

PARA

PLYMOUTH - CHRYSLER
FARGO





Nossos grandes estoques de peças legítimas MOPAR, fabricadas pela Chrysler Corporation, permitem-nos sempre fornecê-las com tôda a presteza.



Distribuidores exclusivos:

CIA. CIPAN

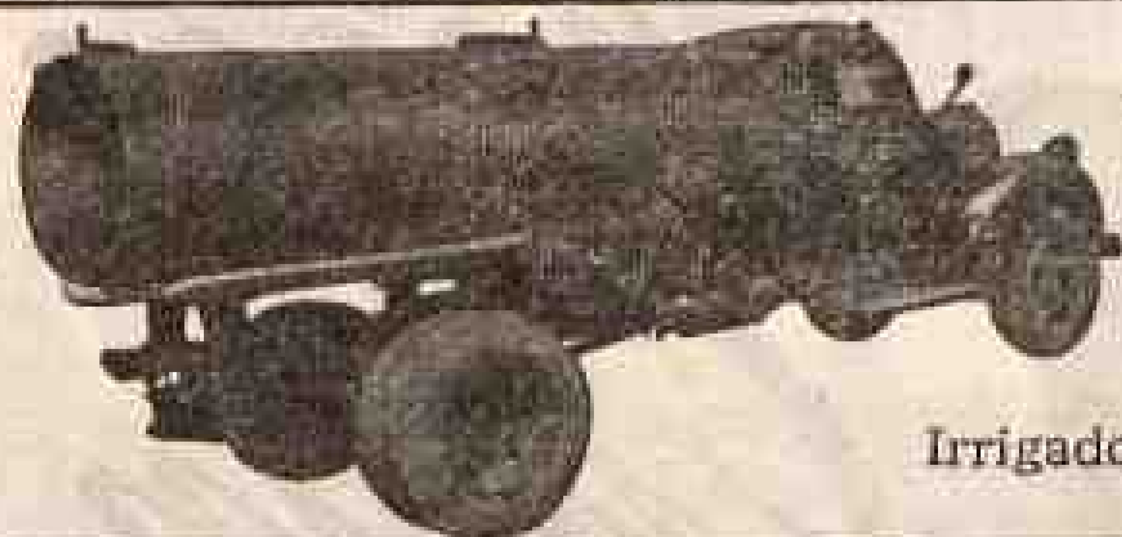
Av. Henrique Valadares, 150 — Rio de Janeiro

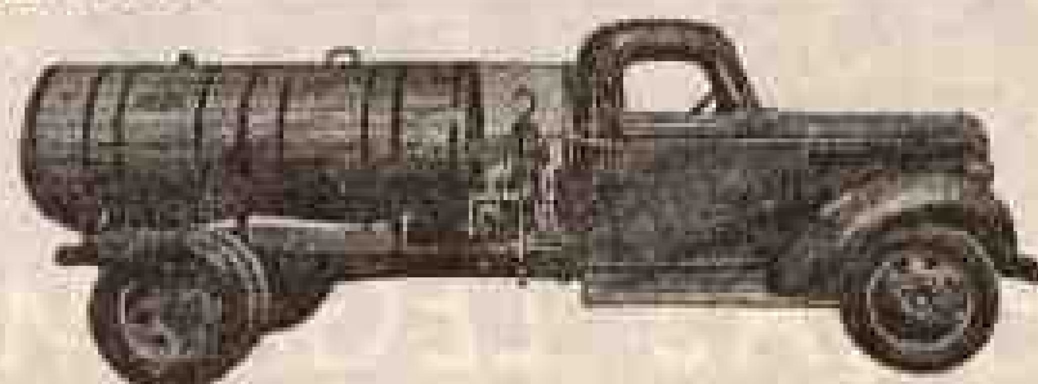
CHRYSLER **PLYMOUTH** **FARGO**

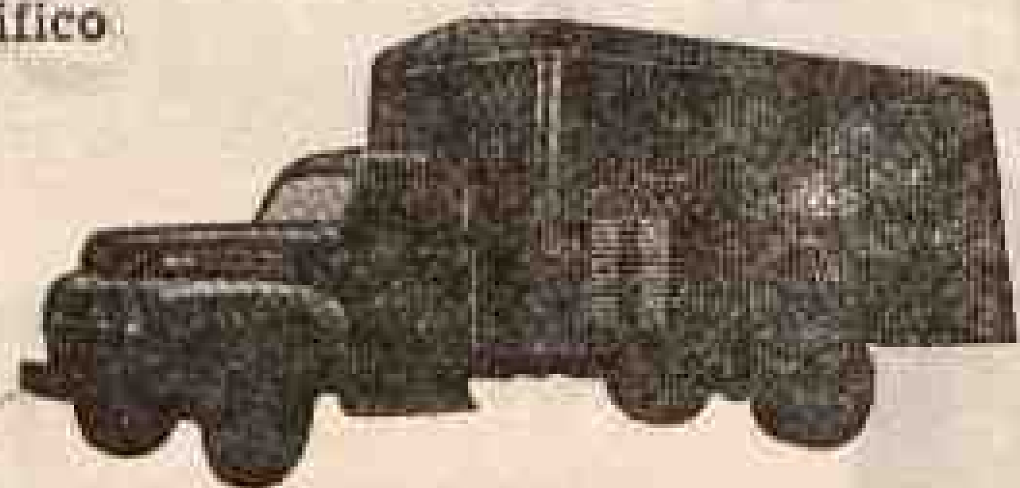
XAVIER P-60

Equipamentos ITAÚNA para chassis de caminhão

Construídos inteiramente com material de primeira qualidade. Projetados e executados com a mais moderna técnica, obedecendo a rigorosos princípios de simplicidade, resistência e estabilidade. Os equipamentos «ITAÚNA» adaptam-se a todos os tipos de chassis, obtendo o máximo de eficiência e durabilidade. Consulte-nos para informações técnicas e orçamentos sem compromisso.


Irrigadores

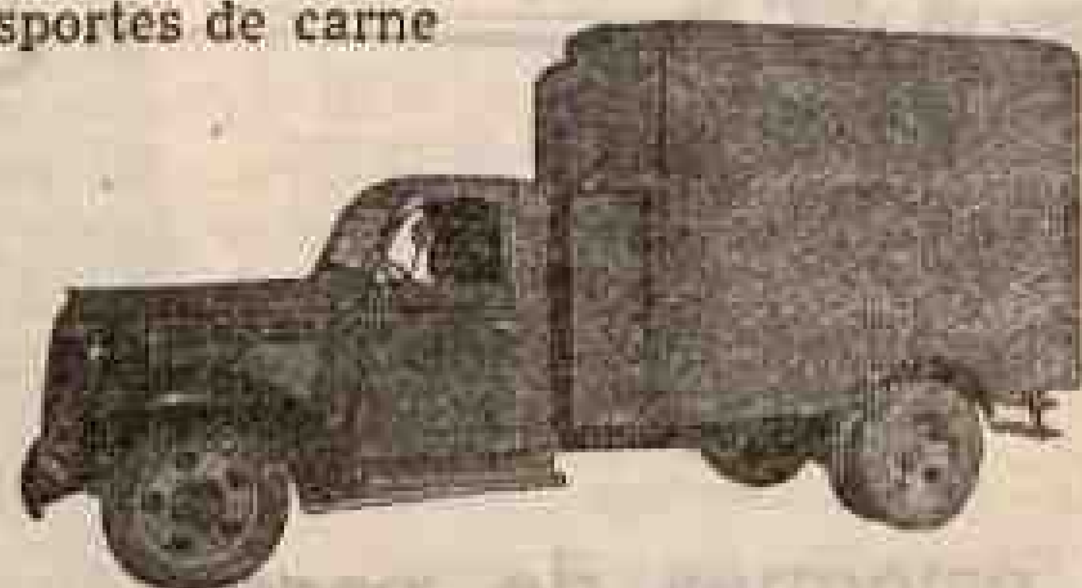

Pulverizadores

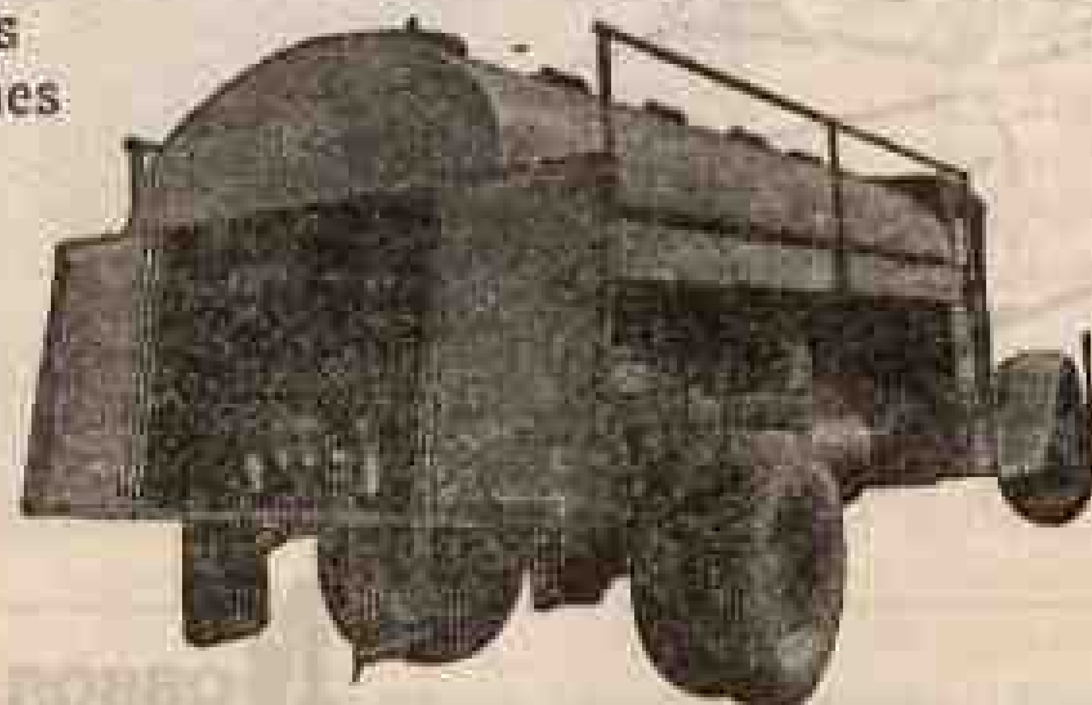

Frigorífico

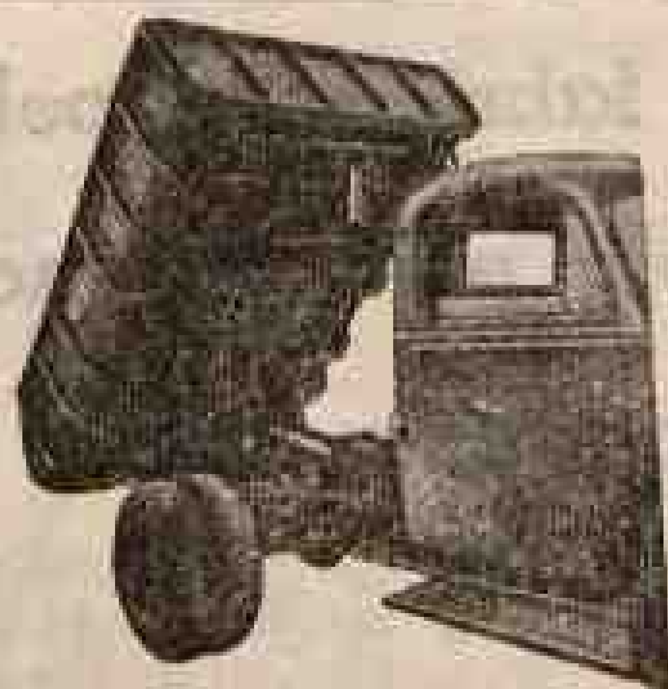

Carros Tanques


Carros para Bombeiros


Coletores de lixo


Carros para transportes de carne


Carros Tanques


Basculantes


Basculantes



COMPANHIA MECÂNICA ITAÚNA S. A.

Rua S. Bento, 500 - 10º - Tel. 32-3178
End. Tel. "ANUATI" — Cx. Postal. 3316

SÃO PAULO

Deixem o Brasil Progredir!

Aquêles que Trabalham e que Produzem Fazem esta Súplica aos que Governam

TODOS os que nos lêm podem testemunhar a serenidade e ponderação com que abordamos sempre os assuntos de vital interêsse do comércio e da indústria do automóvel, interêsses êsses que são inseparáveis dos superiores interêsses da Nação e que dizem tão de perto com a Economia do nosso país.

As referências que fazemos aos nossos governantes são sempre eivadas do necessário respeito pelos que administram por eleição — por maiores que sejam as restrições que devamos fazer às respectivas personalidades.

Uma coisa que nos revolta profundamente, porém — e, assim como a nós, certamente a todos os que trabalham e produzem — é verificar que temos de trabalhar duplamente para conseguir qualquer resultado: 1º, procurar êsse resultado ou seja a produção; 2º, consumir energias úteis na neutralização dos desacertos e erros governamentais, que tudo fazem, parece, para desanimar e asfixiar quem deseja progredir e fazer o país progredir.

A Orientação do Govêrno

No que se refere à Economia, a orientação do govêrno federal pode ser resumida em duas curtas palavras: não há

Reina verdadeira desorientação. Hoje dá-se uma coisa como resolvida, amanhã o leme é girado para a direção diametralmente oposta.

O govêrno pede ao Congresso uma lei de câmbios múltiplos. Mêses depois desinteressa-se da lei, manda dizer que não quer mais câmbios paralelos, o projeto dorme. Agora volta a pedir urgência para essa lei.

O govêrno pede empréstimos em dólares para financiar o reaparelhamento do país. O presidente, talvez lendo sonolento algum discurso redigido por domésticos, diz que "nada precisamos do estrangeiro".

O govêrno cria e estimula a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e, ao mesmo tempo que pede urgência para os projetos em estudo, faz o discurso demagógico de 31 de dezembro afugentando os capitais estrangeiros.

Café

Todos estão acordes em que o café é e será ainda por muito tempo a espinha dorsal de nossa Economia. É o café que está permitindo a industrialização do Brasil. É o café que está permitindo que rodem automóveis e caminhões e que se abram estradas.

Pois o café é tratado com desprêzo. Os lavradores que drenam dólares para o Tesouro não conseguem divisas para comprar um jeep sequer. Se o plantador de café do Paraná está com seu caminhão velho e precisa um veículo novo para movimentar sua safra, que se arranje! A Cexim não dá aquêles dólares para importação de caminhões novos.

No Estado de São Paulo registra-se atualmente um intenso movimento pela restauração do café, pela irrigação dos cafezais, pela volta aos tempos da grande produção. Mais café em São Paulo seria mais dólares para o Brasil. Foi recusada pela Cexim a importação de equipamento de irrigação!

RODOVIAS

Já temos publicado estatísticas demonstrando que a posição do Brasil no que se refere a rodovias é das mais tristes, está em *último lugar* entre todos os países da América.

Brasileiros de iniciativa fundam Associações Rodoviárias, Associações dos Amigos das Boas Estradas, grandes emprêsas de construção de estradas, invertem capitais imensos em máquinas de abrir estradas e de pavimentá-las: a inépcia administrativa faz periclitar tôdas essas sadias e patrióticas iniciativas, a Cexim não permite a importação de peças para manutenção das máquinas!

Ainda há poucos dias a Associação Rodoviária do Brasil, composta de associados representantes de todos os departamentos rodoviários federais, estaduais e municipais, de empreiteiros de obras de movimento de terra (tanto rodoviária como ferroviária), de pavimentação e de representantes de firmas importadoras de vários Estados, teve de movimentar-se para chamar a atenção da Cexim para clamorosas falhas desta malsinada entidade.



«ÁS» DO VOLANTE DE SAIAS — A jóvem Fay Taylour, norte-americana de origem irlandesa, toma calmamente uma xícara de chá antes de uma corrida em que vai participar. Diz Miss Taylour que tem sempre a preocupação de usar um pijama embaixo de seu trajo esportivo para evitar qualquer surpresa em caso de acidente.

O progresso rodoviário do Brasil está baseado no emprêgo generalizado das mais modernas peças de equipamento. E êsses materiais, maquinária, peças e acessórios estão vetados pela Cexim!

A leitura do telegrama enviado por esta Associação ao diretor da Carteira de Importação e Exportação é bem sugestiva: "Reunidos nesta Associação os associados importadores de máquinas e materiais para terraplanagem, pavimentação e mineração, foram debatidos os problemas decorrentes das dificuldades cambiais e consequentes restrições das licenças de importação. Nossos associados fornecedores de máquinas e materiais estão apreensivos devido às recusas da Cexim em prorogar as licenças de importação relativas às máquinas e materiais já programados pelas fábricas após recebimento dos pedidos apoiados em licenças anteriormente concedidas.

A exigência de indicar o pêso de cada tipo de peças é impraticável pois cada Firma trabalho com *dezenas de milhares* de tipos diferentes e desconhece seu pêso unitário na maioria dos casos.

Desde que a fatura indica com detalhes unidade e valor das peças, praxe essa que vem sendo seguida há muitos anos, isso confirma a opinião de que basta mencionar pêso total e valor, uma vez que o pêso varia conforme a quantidade, pêso e embalagem.

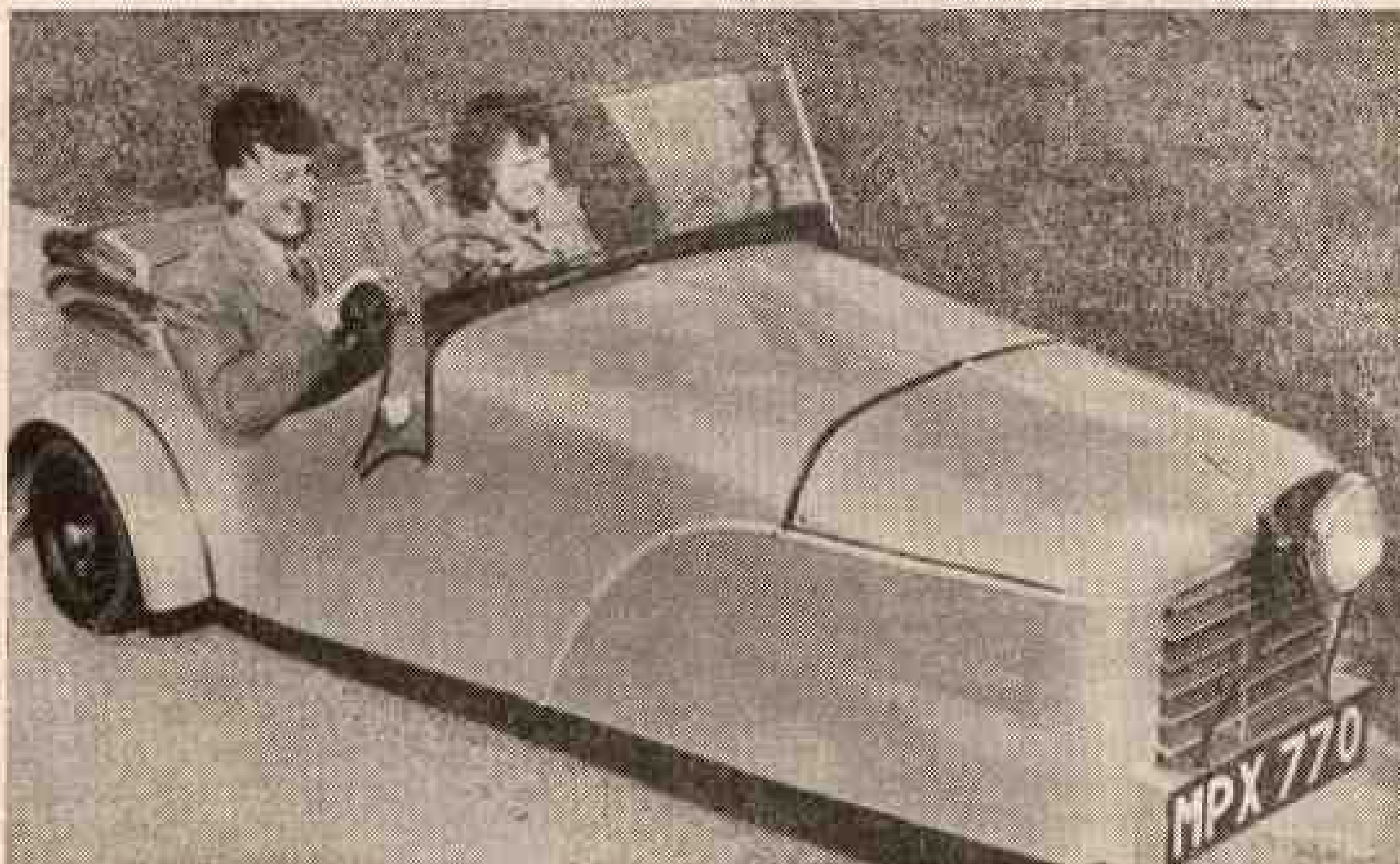
Tal ponto é por esta Associação considerado de grande importância pois de sua solução favorável dependem compromissos tomados pelos construtores e empreiteiros em contratos com os govêrnos federal, estaduais e municipais para execução do programa de construções rodoviárias.

Seria de grande interêsse o esclarecimento público da orientação que vem sendo seguida pela Cexim atualmente, *pois são notadas diferenças de tratamento para casos semelhantes em praças diversas*".

E o telegrama termina com algumas diplomáticas frases de amabilidade e oferta de cooperação.

*

A Associação Rodoviária do Brasil fez acompanhar o seu telegrama de um extenso memorial, onde com meridiana clareza são apontados os erros da orientação (?) da Cexim. Com beneditina paciência, os homens rodoviários passaram a dar explicações e exemplos, para iluminar o cérebro do sr. Luiz Simões Lopes, qual criança teimosa que não quer entender o que o professor ensina: "Não é possível sujeitar as peças e sobressalentes ao regime de encomenda e embarque de cada item. Suponhamos que, ao fazer-se a encomenda, não tenha sido incluída determinada peça por haver estoque razoável da mesma. Dias após, tendo ocorrido acidentes em várias máquinas e quebrado justamente aquela peça, esgota-se o estoque primitivo. No regime antes em vigor o importador, por telegrama, cancelava o pedido de outra peça que não demandava tanta urgência e solicitava o embarque da peça de maior necesidade, havendo assim grande maleabilidade do sistema nas parcelas do pedido, *sem alterar os totais de pêso e valor*. Pelo novo sistema, tal não é possível e ficarão os importadores sujeitos a um regime rígido, pelo qual não poderão satisfazer as necessidades de



AUTOMÓVEL FEITO EM CASA —
O casal R. A. Anstes e espôsa queriam um automóvel, na Inglaterra, mas o país está em fase de parcimônia, êles não podiam comprar um carro novo. Resolveram então fazer um. O Sr. Anstes, cuja profissão é a de bombeiro hidráulico, meteu mãos à obra e aqui vemos o casal em pleno passeio. O carro tem um só farol na frente, a alavanca de mudança está sita no volante de direção. O carro já rodou 2.000 quilômetros e faz 40 km com 1 litro de gasolina.

seus clientes a tempo e hora, causando imensos prejuízos aos proprietários de máquinas em serviço de construção".

Mais adiante, nesse memorial, a Associação ressalta o vulto dos prejuízos causados pela incapacidade técnica da Cexim: "Convém considerar que máquinas paradas de valores superiores a milhões de cruzeiros, representam milhares de cruzeiros de prejuízos por dia, que é a quanto montam os rendimentos de seus serviços quotidianos".

A Asociação não deixa de dar também um puxãozinho de orelhas no Sr. Lopes, ao dizer: "No passado, os importadores eram orientados pelos critérios gerais publicados pela Cexim, de modo que em qualquer parte do país seguiam os importadores a mesma rotina na maioria dos casos e ficavam sòmente os casos especiais para estudos mais acurados.

Tendo a Cexim *alterado completamente o sistema sem dar maior publicidade aos novos critérios e sem dar instruções gerais sôbre a execução de sua nova política,* estão os importadores impossibilitados de bem cumprir as novas instruções, com transtôrno não só em suas Organizações como ainda no próprio serviço da Cexim, que foi duplicado, senão triplicado, *sem necessidade visível*".

Caminhões

A importação de caminhões é dificultada, senão obstada.

Num país com ferrovias desmanteladas (com a honrosa exceção da Companhia Paulista, onde o diretor da Central deveria viajar de vez em quando) o caminhão é que mantém o transporte.

Os caminhões são os glóbulos vermelhos do nosso sangue, que circulam pelas lamacentas artérias que são as nossas incipientes estradas, levando a tôdas as células do nosso organismo econômico as mercadorias e riquezas.

Numa situação como a nossa, quando seria d:ver de bom senso do govêrno intensificar por todos os meios a entrada de automóveis e caminhões, essa importação é considerada indesejável.

Não sabemos as razões dos nossos governantes, pois êles se mantêm sempre num mutismo olímpico, são muito ávaros de nos brindar com suas idéias possìvelmente geniais... Quem sabe se uma dessas idéias será a seguinte: Como caminhões consomem gasolina, como gasolina tem de ser comprada com dólares, como não há dólares, devemos fazer os nossos transportes em tropas de mulas e em carros de bois, que não exigem combustível.

O Capital Estrangeiro

A imprensa carioca do mês de março de 1946 publicava uma entrevista com o austero e respeitado ex-presidente Venceslau Braz (então indicado como possível candidato à governança do estado de Minas) em que êste honrado brasileiro afirmava textualmente: *"O que Getúlio diz não se escreve"*.

Esta afirmativa, apesar de ter mil confirmações na prática (que o diga o sr. Washington Luís quando recebia os inflamados protestos de fidelidade do seu ex-ministro da Fazenda) não é bem conhecida dos capitalistas estrangeiros.

Eis porque está o Brasil hoje pràticamente à margem dos investimentos estrangeiros, que tanto nos têm beneficiado em tôdas as épocas. Os estrangeiros acham que as palavras públicas de um chefe de Estado merecem fé, sempre. E porisso acham que o nosso presidente (que fez descer tanto a compostura do cargo) pensa realmente o que diz em seus discursos demagógicos.

A orientação do sr. Vargas quanto ao capital estrangeiro é pura e simples desorientação. Ora o quer, ora não o quer. Parece que foi contaminado pelo "complexo de mêdo" dos nosso jacobinos.

Nos tempos do Império, sendo o Brasil um país fraco, de 15 milhões de habitantes e com uma economia puramente colonial, nunca os nossos homens públicos tiveram mêdo ao estrangeiro, acolheram seus capitais e suas técnicas que tanto contribuiram



UM DORMITÓRIO PORTÁTIL —
Uma das grandes novidades expostas no salão do automóvel de Roma foi êste dormitório portátil fabricado de tecido impermeável montado numa armação de aço. O dormitório mede 210 x 110 cms e comporta dois colchões de borracha. Seu preço é de Cr$ 2.240,00.



Vista noturna do "Hendrik Hudson Parkway". E. U. A.
foto A. F. Sozio de Gendreau

Facilitando os meios de transporte, encurtando distâncias... novas estradas aceleram a marcha do progresso, trazendo benefícios incalculáveis à vida de um povo. Particularmente, o automobilista sente-se atingido por êsses benefícios, pois o motor do seu carro estará menos sujeito à trepidação e ao atrito, o que significa maior economia em consertos e reparos.

Mas, não é apenas essa a principal causa para o bom funcionamento do motor; — a sua lubrificação deve merecer particular atenção e, por isso, mediante o emprêgo de modernos processos de laboratório, os técnicos da **TEXACO** aperfeiçoaram uma linha completa de produtos, que satisfazem as mais severas exigências dos motores modernos. Experimente-os e terá conseguido uma dupla satisfação!



THE TEXAS COMPANY (SOUTH AMERICA) LTD.
37 ANOS
A SERVIÇO DO BRASIL



TEXACO Produtos de petróleo
para automóveis e caminhões

SUA SEGURANÇA

depende do sistema elétrico do seu carro!

VEJA SÓ AS VANTAGENS:

1. Descobrem-se as falhas, que são corrigidas em tempo, antes que se agravem
2. O custo dos serviços é menor, porque os consertos são pequenos
3. Previnem-se acidentes, porque removem-se as causas
4. Mantém-se o carro rodando
5. Evita-se a substituição de peças e conjuntos de grande custo

COMO FONTE SEGURA DE ENERGIA, USE

Bateria

FORD



protegida por ampla garantia

Sua vida — e a dos outros — pode ficar em perigo. Ou, de repente, seu carro pode estacar. O passeio ou a viagem estão prejudicados. Tudo porque há falhas no sistema elétrico.

Acautele-se antes que isso aconteça. Uma negligência pode custar caro. É de vital importância que a bateria, os faróis, o distribuidor, o dínamo, as velas e os demais elementos do sistema elétrico estejam em perfeitas condições de funcionamento.

Para sua tranquilidade e segurança, consulte hoje mesmo o

SERVIÇO PREVENTIVO 

que descobre e corrige as falhas, antes que se manifestem. Vale a pena!

FORD MOTOR COMPANY, EXPORTS, INC.

1553



NOVO RAMBLER GREENBRIER —

O Hotel Greenbrier, em White Sulphur Springs, nos Estados Unidos, é famoso pela sua temporada de golf. Pois justamente nesse Hotel está aqui fotografado o novo Rambler Greenbrier, uma combinação de sedan com ônibus rural, o que há de mais elegante para o golf. O novo Rambler tem chassi soldado à carroçaria, para maior rigidez e resistência e vem equipado com motor de 6 cilindros e 82 HP, cabeça em L.

para o nosso progresso e sempre souberam manter intangível a nossa dignidade e a nossa soberania.

O grupo Light, o grupo da Electric Bond and Share, a São Paulo Railway, a Sorocabana Railway, a Great Western — aí estão hoje uns poucos exemplos dos "perigos" do capital estrangeiro.

O surto assombroso do Paraná, que caminha aceleradamente para hombrear com São Paulo, se deve em grande parte ao capital estrangeiro: o grupo de Lord Lovat (o pai daquele legendário comandante dos "comandos" inglêses da II Guerra) foi que abriu o Norte do Paraná, desbravando florestas, loteando terras, lançando os trilhos da E.F. Norte do Paraná e criando aquela sementeira de cidades e de lavouras férteis.

Não fôra a Light e estariam agora Rio e São Paulo em trevas e sem indústria. E a Light, que já empregou tôdas as suas reservas em obras de ampliação, está em regime de poupança para empregar ali todo cruzeiro que sobre, acompanha o progresso do Brasil.

Em comparação com o capital estrangeiro, qual a ação "estatal"? Basta citar o caso do abastecimento de água ao Rio de Janeiro, uma vergonha!

A Central do Brasil? Uma ignominia sôbre rodas.

O Lóide Brasileiro? Emparelha-se com a primeira.

O Telégrafo Nacional? Assunto de chacota.

IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO

Quatro ou cinco repartições diferentes vivem a degladiar-se, a dar entrevistas umas contra as outras, a se anularem recìprocamente, sob as fumaradas displicentes do charuto presidencial. Resultado: em 1951 entraram no Brasil 8.000 imigrantes italianos, de um país que está com um excesso de 4 milhões em sua população, italianos dos melhores para o nosso progresso.

Quando aquêles 4 milhões ainda seriam pouco para as nossas necessidades, vêm 8.000!

Foi a imigração que fez acelerar o progresso dos estados do Sul. Basta olhar para S. Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande, não é preciso mais comentário nenhum.

Os 8 mil são uma prova concreta da "orientação" governamental quanto a imigração e colonização...

A Tiranía Burocrática

A burocracia no Brasil é uma das mais tirânicas e estúpidas do mundo, equivalente a um verdadeiro suplício para quem trabalha e quer produzir. Esgota as energias morais e materiais. Os entraves observados em outros países são mais acentuados entre nós. A burocracia tudo consome, complicando o que é simples e tornando impossível resolver o que é solúvel.

A burocracia é uma muralha que nos está vedando o progresso e a civilização.

Um dos sete trabalhos de Hércules foi limpar as estrebarias de Augias, que tinha montanhas e montanhas de estrume. Precisamos de vários Hércules para modificar a nossa burocracia.

Deixem-nos Trabalhar...

É só o que pedem e suplicam os homens de iniciativa no Brasil (e felizmente ainda os há e não poucos). Deixem-nos trabalhar! Não nos cerceiem.

O senador Assis Chateaubriand tem levantado sua voz no Senado contra êsse estado de coisas e o fato de ter provocado ali agitação, naquele cenáculo de velhos comodistas que vivem a receber dádivas governamentais, prova como suas afirmações eram procedentes e "mexeram na ferida".

Cumpre modificar a mentalidade dos dirigentes.



"STENORIZER"

Máquinas de Vulcanizar Pneus e Câmaras de Ar



VOLTAGEM DE 110 OU 220 VOLTS.

Remendos e Plaquetas "STENOR"

BICOS — COLA

Solicitem folhetos e listas de preços a

STENORIZER DO BRASIL Ltda.

R. Capote Valente, 385 - Fone: 8-8676

Cx. Postal 11.025 (Bairro de Pinheiros)

SÃO PAULO







ROLAMENTOS

para

Automóveis e Industriais



KUGELFISCHER

GEORG SCHÄFER & CO

DISTRIBUIDORES

AUTO DIESEL IMPORTADORA S. A.

Av. General Olimpio da Silveira, 160

Fone: 52-1131 — End. Tel.: "ADISA"

SÃO PAULO



Um belo aspecto do salão em que se realizou a exposição de Turim

Predominou a Elegância na Exposição de Turim

Automóveis e Carroçarias de Todo o Mundo

A EXPOSIÇÃO Internacional de Automóveis e Carroçarias de Turim esteve ameaçada de não realizar-se em 1952 porque os seus organizadores acharam fraco o comparecimento no ano anterior. Uma enérgica campanha da imprensa fêz porém voltar atrás a Comissão e a Exposição efetuou-se, com bastante brilho, encerrando-se agora nestes primeiros dias de maio passado.

Os Estados Unidos tiveram a participação mais volumosa, com nada menos de 18 marcas de automóveis, seguidos de perto pela Inglaterra com 17, pela Itália com 10, pela Alemanha com 7, pela França com 5.

O mercado italiano de automóveis atravessa neste momento uma fase crítica pois se acha saturado.

Embora a Itália possua um número bem pequeno de automóveis em circulação (apenas 443.000 entre carros de passageiros e caminhões, abaixo do Brasil) sua população não pode adquirir os veículos de que precisa e que muito deseja, por causa dos impostos muito altos. As aspirações da classe média quanto a veículo motorizado não podem, agora, ultrapassar a bicicleta com motorzinho.

A Fiat, a maior fábrica italiana, teve de reduzir os dias de trabalho. Os industriais italianos clamam contra os impostos, que limitam tanto os negócios no país como na exportação. Os impostos incidem tanto sôbre as matérias primas como sôbre o produto acabado e vão a mais de 35% do preço final do automóvel. Foi porisso que no ano passado a indústria automobilística italiana só pôde exportar 22% da produção, o que porém já representa um aumento em relação ao ano precedente, 1950, quando essa porcentagem de exportação foi de apenas 14%.

A situação não aconselha, portanto, o lançamento de novos modelos italianos. A atenção, na Exposição de Turim, concentrou-se principalmente nas novas carroçarias de produção italiana, uma verdadeira torrente de idéias e concepções novas, que tem valido aos italianos muitos contratos com fabricantes estrangeiros.

Ghia, o conhecido desenhista de carroçaria, destacava-se nos estandes britânicos onde eram admirados um Armstrong-Siddeley e um Rolls-Royce com carroçaria de sua concepção.

Farina, o «artista da carroçaria», expunha um imenso Jaguar Mark VII e um Ferrari de 2 lugares, entre outras criações suas.

Bertone, outro italiano famoso em carroçarias, expunha um M.G.

A admiração dividia-se entre Farina e Ghia. Farina exibia pela primeira vez um Lancia Aurelia que se tornou a grande atração. Esta carroçaria dava a impressão de ter sido influenciada pelo Le Sabre, o carro experimental da G.M. mas no seu conjunto mostrava-se mais



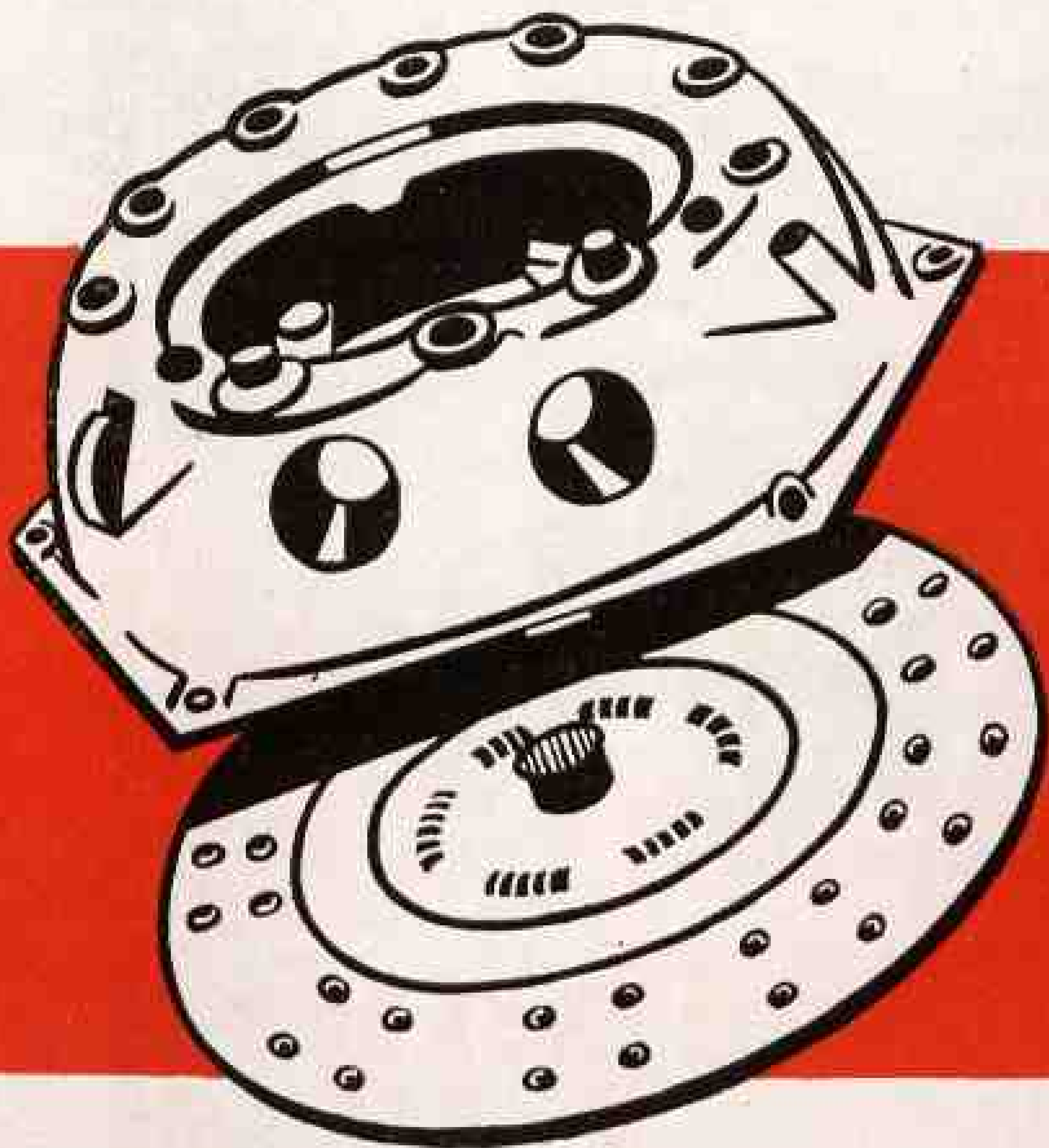
Um modêlo desportivo, muito veloz, por Allemano em chassi Dyna.

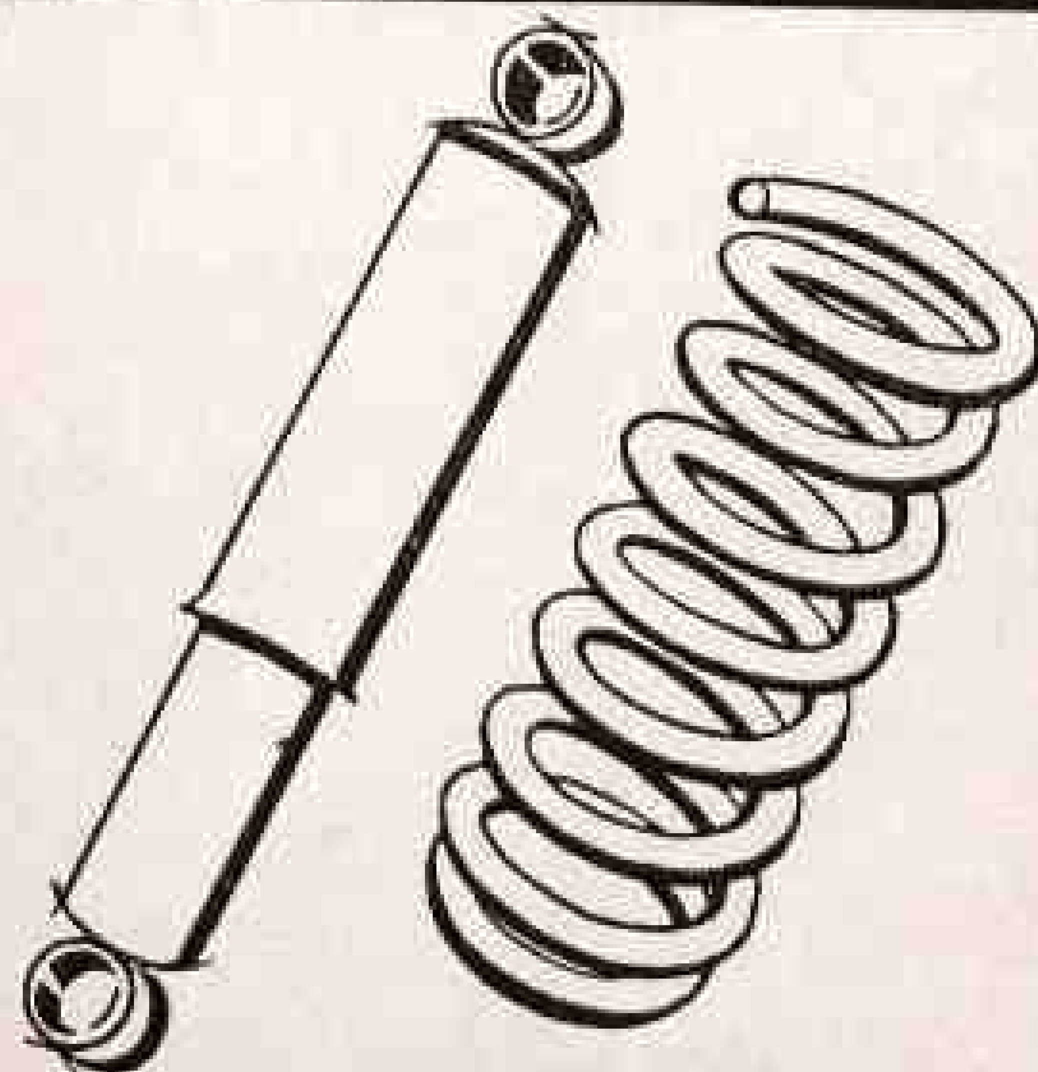


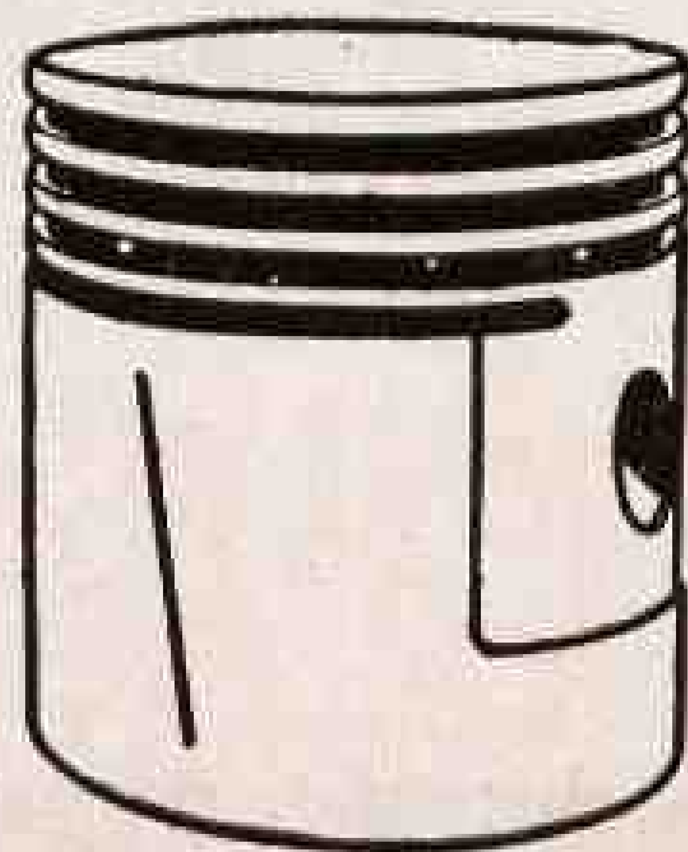
Um conversível de Pinin Farina em chassi Alfa-Romeo 1900C de esporte.

É vantajoso comprar peças originais nas melhores condições. E estas nós as oferecemos aos nossas clientes!









19 de vinte marcas de automóveis americanos são equipadas com uma ou mais peças fabricadas pela Borg-Warner.



GABRIEL—Molas Espirais fabricadas com aço-molibdeno especial. Amortecedores com 53% mais de superfície do que qualquer outro.



BORGAUTO S.A.

MATRIZ
Rua S. Cristóvão, 1254 — C. Postal 3301
Telefones: 48-1125 — 28-4210

FILIAL
Av. Gomes Freire, 602-A
Telefone: 52-3924

ENDEREÇO TELEGRÁFICO: - "BORGAUTO" - CAIXA POSTAL 3301 - RIO DE JANEIRO

SKF



PONTAS ROTATIVAS

Longa duração, graças aos rolamentos **SKF** de que estão providas as pontas.

Ausência absoluta de folga dada a ajustabilidade dos rolamentos.

A ponta rotativa pode ser apertada mais rigidamente do que uma ponta fixa comum, proporcionando, assim, melhor centragem da peça de trabalho.

O centro da peça de trabalho não se desgasta nem precisa de lubrificação.

Pode-se aumentar consideravelmente a velocidade de corte devido ao melhor apoio que oferecem estas pontas rotativas.

As nossas pontas rotativas não requerem retificação e não se aquecem.

Consulte a

COMPANHIA SKF DO BRASIL

ROLAMENTOS



Uma obra prima em preto e verde-claro, por Ghia, num chassi Fiat 1400



Um interessante conversível, por Bertone, num chassi TD da M. G. A linha do radiador foi mantida.

simples, mais leve e mesmo mais agradável.

*

Quase tão grandes como os estandes dos carros italianos eram os dos alemães. Impressionante o estande dos Mercedes-Benz, que ostentava uma coleção completa de todos os modelos dessa famosa marca hoje em plena evidência. Destacavam-se também as mostras dos outros carros germânicos: Volkswagen, Porsche e Borgward-Hansa. O novo Hansa 1800 foi apresentado com uma bela carroçaria de Bertone.

*

Os americanos eram numerosos e chamava a atenção especialmente o Henry J modêlo Manhattan, que pela primeira vez fazia sua aparição ostentando uma nova grade de radiador e com originais luzes traseiras.

*

Os carros italianos esmeraram-se nas carroçarias. Não fôsse a Itália a terra onde hoje imperam os especialistas em elegância de carroçaria...

O Fiat 1400 apresentava uma nova carroçaria desenhada por Viotti, que encurtou de quase 10 centímetros a distância entre eixos e deu linhas aerodinâmicas, com um pêso total de 1.000 quilos. Os painéis são de duralumínio sôbre fôlhas de aço e a suspensão foi modificada para diminuir a altura total do carro.

O Alfa-Romeo 1900 apresentava uma carroçaria de Colli.

As caminhonetas (station-wagon) são populares na Itália mas as mais elegantes e graciosas são as que exibem as carroçarias de Viotti, já em produção franca no modêlo Fiat 1400 e cujo protótipo no Lancia Aurelia foi exibido. As portas e painéis laterais são de madeira mas todos os demais elementos da constituição são de aço.

As caminhonetas com carroçaria de Coriasco são tôdas de aço.

*

Quanto ao aspecto mecânico, não houve originalidade, apenas pequenas modificações. O Alfa-Romeo 1900 apresenta suspensão traseira modificada. O Alfa-Romeo tipo jeep, que já era conhecido na sua versão para fins militares, foi agora apresentado para uso civil, com propulsão nas 4 rodas, com o motor 1900 modificado.

A Lancia apresentou sem grande repercussão a 2.ª série do coupé Aurelia Gran Turismo, cujo motor tem novas cabeças de cilindros, maior razão de compressão e mais 5 HP do que o modêlo anterior.



O MOTORISTA MÉDIO — Êste homem artificial tem as dimensões do homem médio americano. Foi construido pela Ford Motor Company para estudos de interiores de automóveis.

Ressurge a Cisitalia

Piero Dusio, o fundador da Cisitalia, está de volta ao seu país, após a estada demorada na Argentina onde o ditador Perón lhe encampou as dívidas a trôco de lançar as bases da indústria do automóvel «Justicialista».

Dusio voltou a dedicar-se à sua fábrica européia e apresentou um novo protótipo de 2.800 cm3, modêlo esporte, já em limitada produção. O motor é do tipo marítimo, de 4 cilindros, com eixo de comando único e potência de 160 HP. A suspensão traseira Dion é inteiramente nova. Embreagem e caixa de velocidades constituem uma unidade na retaguarda. Usa 4 amortecedores telescópicos Girling, inglêses.

A Siata

Um dos mais interessantes exemplos de colaboração entre Turim e Detroit é a Siata, nova companhia especializada ligada à Fiat, que se destina a produzir carros-esporte.

A Siata apresentou em Turim uma série de belos carros equipados com motores Chrysler V-8. Tais carros apresentam a suspensão dianteira e a traseira por meio de barras de torção, o eixo traseiro de Dion, a caixa de velocidades montada separadamente no centro do chassi.

Outro modêlo da Siata foi um carrinho esporte de 750 cm3 que pode ser considerado uma versão aperfeiçoada do Crosley americano.





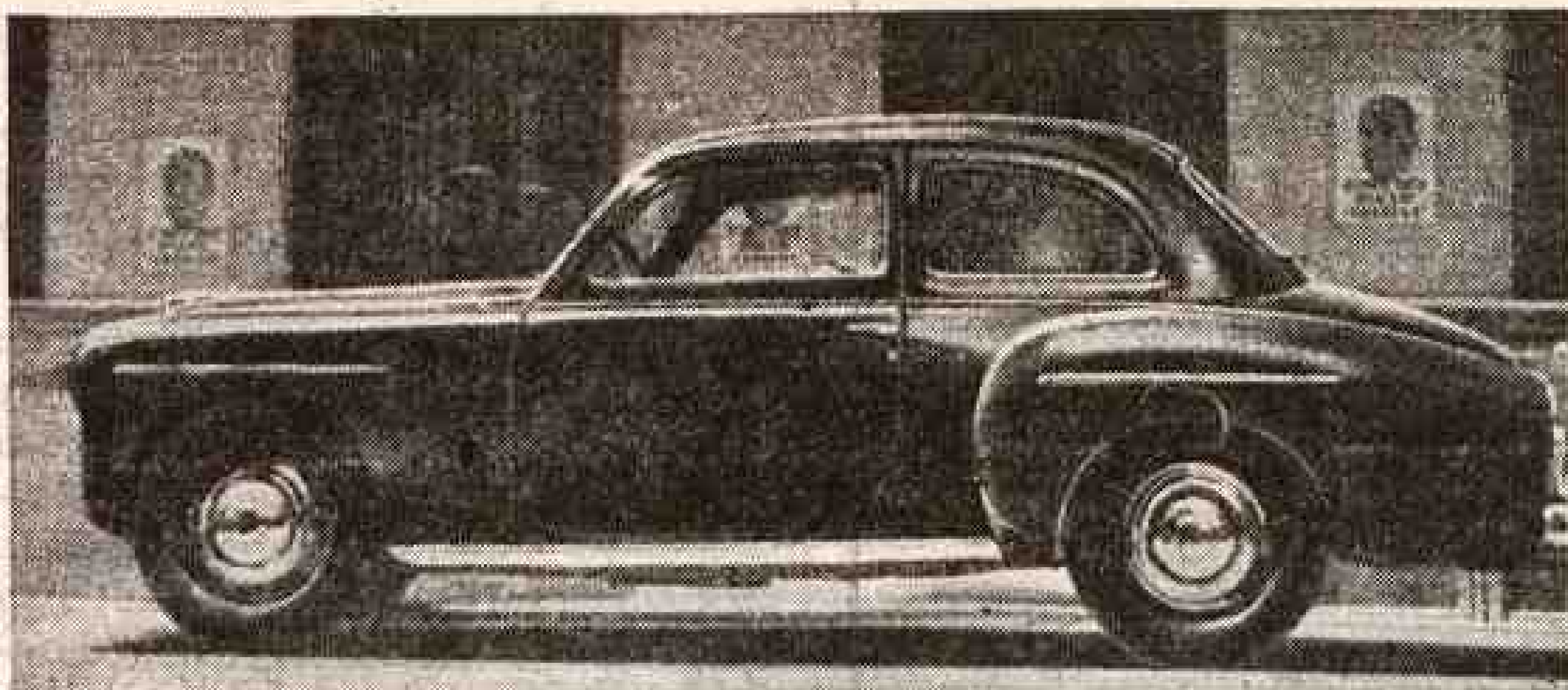
IKARUS 30

ECONÔMICO - CONFORTÁVEL - SEGURO

Motor Diesel de 85 HP, caixa de 5 velocidades. Construção integral tôda-de-aço. Capacidade para 32 a 40 passageiros, com equipamento urbano e inter-urbano. Proporção muito favorável entre a potência e o pêso. Consumo reduzido de combustível.

MOGÜRT

Hungarian Trading Company for Motor Vehicles
BUDAPEST, 62 P.O.B. 249
HUNGRÍA



As linhas do Autoar mostram a influência italiana.

Os Automóveis "Justicialistas" Estão Rodando

Compensará a Falta de Pão e Carne para os Argentinos?

A ARGENTINA, o mais culto e progressista dos países ibero-americanos, geme sob a ditadura de Perón, ditadura que só difere de tôdas as outras do mundo inteiro por ser a única em que, em vez de um ditador, há «um casal de ditadores» — peculiaridade de uma riqueza inesgotável para os autores de anedotas ou de operetas.

Ao lado dêsse aspecto cômico, há porém o lado trágico: o povo argentino está sem trigo, está sem carne, a sua moeda está desvalorizada; não há segurança, os industriais querem transferir-se para outros países; não há liberdade, generais e outros altos oficiais estão quebrando pedras nos trabalhos forçados como simples galés; deputados são presos, jornais são fechados, o simulacro de Congresso é risível.

A política econômica do ditador Perón visa dar uma compensação ao seu povo pelas privações e decadências visíveis e porisso orientou-se para o lado das realizações de fachada: bomba atômica, aviões a jato, indústria automobilística, etc. etc.

O regime de Perón procura a todo custo agradar aos trabalhadores da indústria, à custa da agricultura. Em consequência processa-se o êxodo para as cidades, o número de consumidores aumenta e o de cultivadores diminui. O trigo, o artigo n. 1 de exportação, já não basta nem para o consumo interno, o argentino está provando as delícias do pão misto. E a carne, a famosa carne argentina, a arma com que Perón alternadamente ameaçava e seduzia os inglêses, está racionada. Há agora na Argentina dias sem carne.

Desde 1949 vem Perón se interessando em criar na Argentina a indústria do automóvel argentino, o «Justicialista», para compensar com orgulho patriótico a falta de outras coisas.

Encampou as Dívidas

Piero Dusio procurou Perón e ofereceu-se para transferir para a Argentina as suas fábricas de carros de corrida, a organização «Cisitalia». Dusio estava porém bastante endividado, era preciso primeiro que o ditador argentino lhe saldasse os débitos, a companhia estava em sérias dificuldades financeiras.

A Cisitalia havia grangeado fama com alguns carros concebidos mediante modificações do Fiat (italiano) e do Porsche (alemão).

Dusio, empreendedor e ativo, convenceu a Perón e surgiu a organização «Autoar», dirigida pelo italiano e contando com um grupo de técnicos italianos e alemães.

Em junho de 1949 o govêrno argentino encampou oficialmente as dívidas da Cisitalia.

As necessidades argentinas em automóveis cresciam de ano para ano, pois as dificuldades cambiais, a falta de dólares e de outras divisas restringia a quase nada a importação. Em 1950 rodavam na Argentina apenas 250.000 veículos. Em 1951 o número já havia caído para 211.000.

As importações apresentavam a seguinte impressionante queda:

1947	84.300
1948	15.900
1949	2.900
1950	3.000

Os poucos automóveis novos atingiam preços exorbitantes.



Dêste ônibus rural se construíram perto de 200 unidades.

A Nova Vela **BLUE CROWN**

DE 2 POLOS

venceu três vezes consecutivas a famosa corrida das 500 milhas de Indianapolis.

- Não falha
- Partida mais rápida
- Melhor funcionamento em marcha lenta.



BORGAUTO S. A.

MATRIZ: RUA S. CRISTOVÃO, 1254 - TELEFONES 48-1125 E 28-4210
FILIAL: AV. GOMES FREIRE, 602-A - TEL. 52-3924 - C. POSTAL 3301
END. TELEG.: "BORGAUTO" - C. POSTAL 3301 - RIO DE JANEIRO

HELIAR



acumuladores de alta qualidade para todos os fins!

- *Potência*
- *Durabilidade*
- *Partida rápida*

SATURNIA S. A.

ACUMULADORES ELÉTRICOS

CAIXA POSTAL 4830 - SÃO PAULO

Aproveitamento

Era evidentemente impossível começar de um momento para outro a fabricar automóveis completos na Argentina.

Havia porém ali uns milhares de motores de jeep e de unidades de transmissão, importados outrora por ocasião de um projeto de fabricação de tratores ligeiros, projeto êsse mais tarde abandonado. Era um material aproveitável e o desenhista Savonuzzi, vindo da Itália, recebeu a incumbência de conceber e desenhar um automóvel para tal aproveitamento.

O técnico desenhou então um chassi com arcabouço seccionado, com braçadeira cruciforme no centro, adicionando a suspensão dianteira do Porsche e as barras de torção do Volkswagen.

O aspecto do chassi ficou um tanto «rústico» (expressão de um técnico britânico) mas mostrou-se bastante resistente.

Instalou-se uma fábrica-pilôto no arrabalde de El Tigre, com 600 operários, dos quais 70 por cento italianos. Os técnicos que os dirigiam eram em partes iguais italianos e alemães.

A produção inicial foi de 5 carros por dia e em 1952 já estavam rodando 150 automóveis da marca «Justicialista».

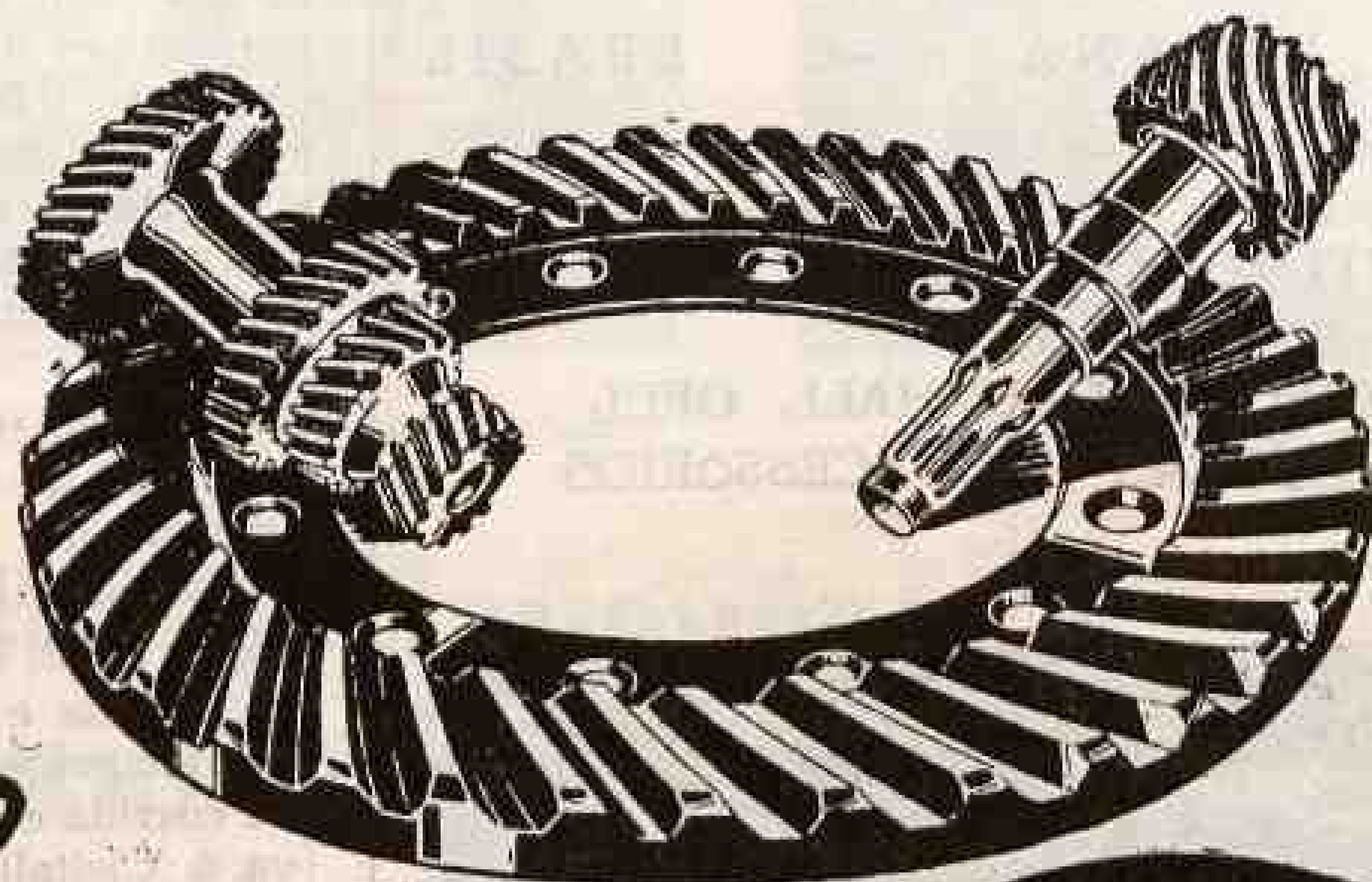
Para aumentar a produção seria mister importar maior número de operários especializados italianos, o que não foi possível porque a Argentina não consentia na remessa de parte dos salários para as respectivas famílias na Itália e também porque não havia casas para alojá-los.

As carroçarias dos primeiros carros eram de preferência de camionetas, ônibus rurais, carros de entrega. O preço orçava por uns 60.000 pesos, relativamente alto porém compensado pela comparação com as elevadas cotações dos poucos automóveis que então se podiam adquirir no país.

O Carro de Turismo

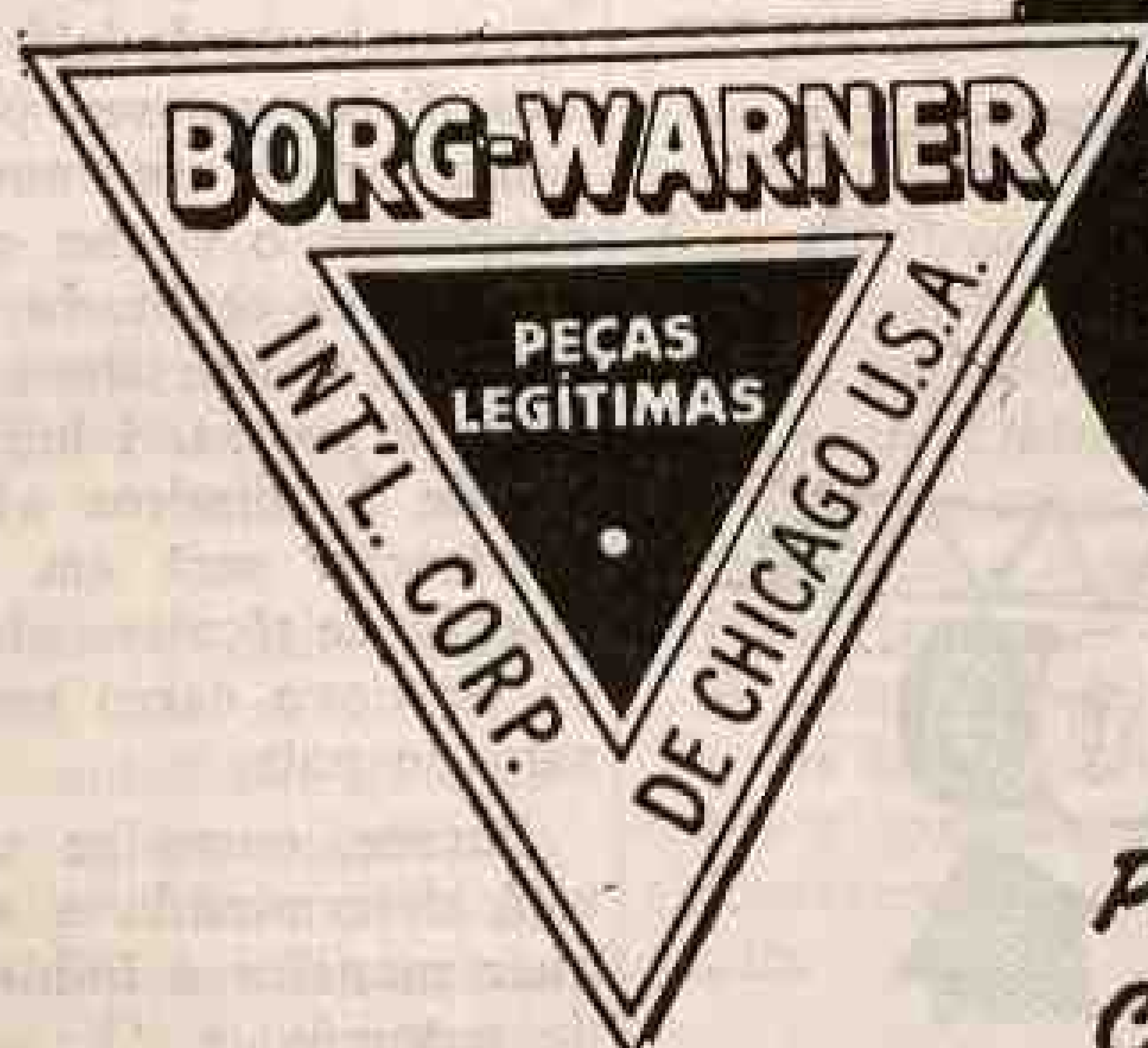
Em dezembro de 1951 era exibido em Buenos Aires o primeiro «Justicialista» tipo turismo, de 2 portas e 4 lugares, de linhas acentuadamente italianas.

O chassi era o mesmo dos veículos anteriores, a carroçaria era de muito boa aparência mas o acabamento interior e o painel de ins-



Peças de precisão

FABRICADAS PELA



ENGRENAGENS, JUNTAS UNIVERSAIS, COROAS E PINHÕES, AMORTECEDORES, MOLAS ESPIRAIS, BOMBAS DÁGUA, PISTÕES, MOLAS DE SEGMENTO, BRONZINAS, VÁLVULAS, ROLAMENTOS, ETC.

PARA AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES EM GERAL

Distribuidores Exclusivos:



de Auto - Peças Ltda.

Loja: Av. Farrapos, 579 - Fones. 7327 e 5839

Varejo: Av. Farrapos, 2553 - Fone. 2-1418

End. Telegr. "AUTOPEÇAS" - C. Postal 4 - PÔRTO ALEGRE - R.G. SUL - BRASIL

DANIEL COSTA & CIA.

LOJA-OFICINA:

RUA JOÃO NEGRÃO, 350 - 360

FONES: ESCRITÓRIO 3407 — SECÇÃO DE PEÇAS 4620
END. TELEGR., "AUTOPEL" — CAIXA POSTAL 882

CURITIBA — PARANÁ — BRASIL

Concessionários da

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

OLDSMOBILE, BEDFORD, VAUXHALL, OPEL
AUTOMÓVEIS ★ PEÇAS ★ ACESSÓRIOS



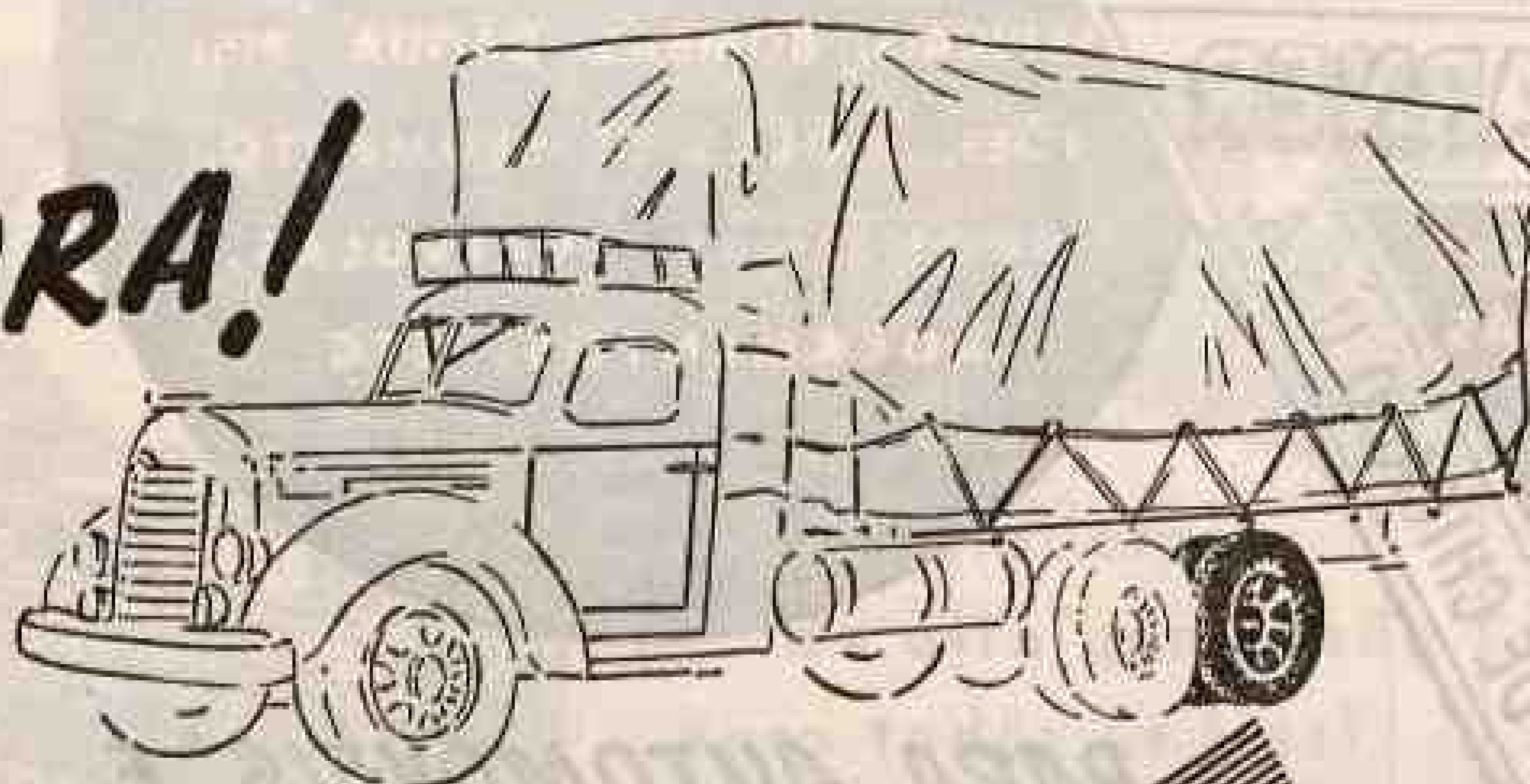
ÓLEO
VALVOLINE

100% Pennsilvânia

DISTRIBUIDORES PARA O ESTADO DO PARANÁ



Oficina mecânica



TERCEIRO EIXO

"PRATI-AÇOS PLANGG"

Patente Registrada n.º 41,608

Com o terceiro eixo PRATI-AÇOS PLANGG a capacidade de qualquer caminhão fica aumentada para o dôbro. O caminhão que ilustra êste anúncio é um KB6 de 4.500 kg mas está com carga de 10.000. Além de duplicar a capacidade de carga, o terceiro eixo PRATI-AÇOS PLANGG faz os pneus durarem muito mais, de 20.000 km. eles passam a durar 45.000 km. Só isso, representa uma economia de 50 por cento.

Fabricante exclusivo para o Brasil:

INDÚSTRIA DE ELECTRO-AÇOS PLANGG
Novo Hamburgo — R. G. do Sul

Concessionário de vendas:

OSCAR SABO Ramiro Barcelos, 188
Tel. 8436 — Porto Alegre

trumentos deixavam muito a desejar.

Como a razão de proporção era a mesma do jeep, isto é, de 5,38 : 1, muito baixa para um carro de turismo, foi adaptado um «overdrive» na traseira da caixa de mudanças, permitindo uma diferença de 20 %.

Novo Motor

Começou a ser estudado um novo motor para os carros de turismo, para substituir os motores de jeep.

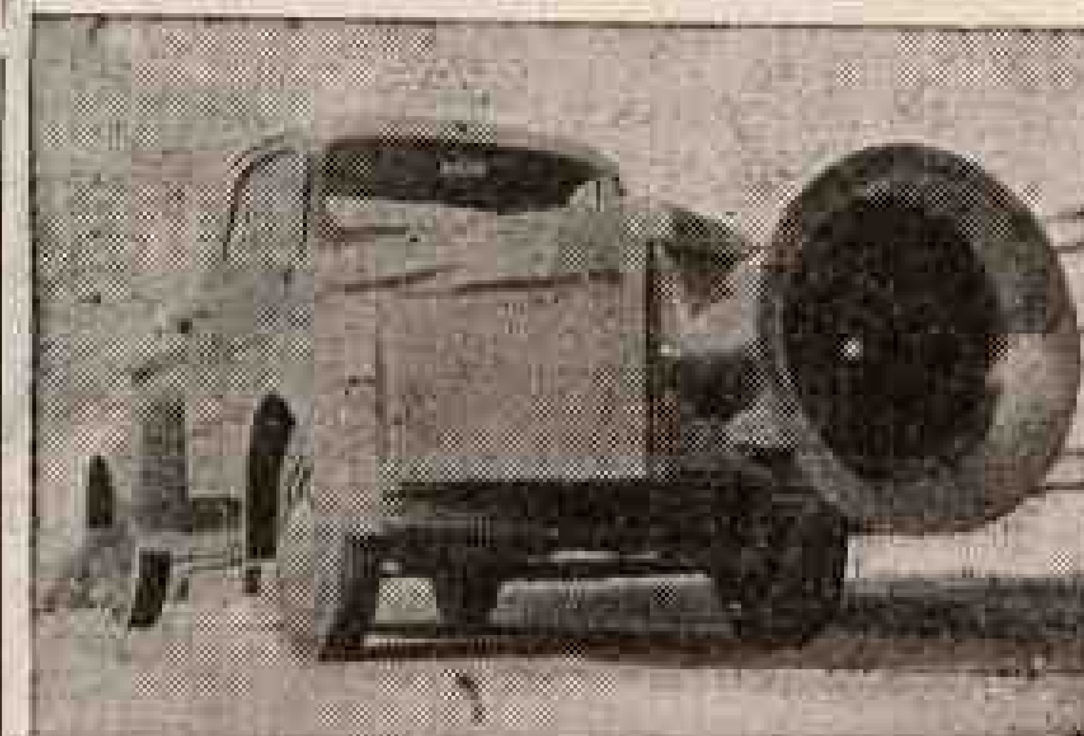
Segundo as declarações feitas, será um motor de 6 cilindros, de válvulas na cabeça, com a potência de 90 HP.

Em 1952, Piero Dusio voltou para a Itália e parece que ali se deixou empolgar de novo por carros de corrida e que pensa dar vida nova à Cisitalia. Abondonará a Argentina ? Quem assumirá a direção da Autoar ?

O Verdadeiro Justicialista

Novos discursos e proclamações de Perón parecem mostrar que o general não considera o atual carro como o verdadeiro «Justicialista» pois disse que seu país vai lançar muito breve um autêntico «carro do povo», o sonho que Hitler não logrou ver realizado. E disse mais que êsse «Justicialista» será um carro de 2 portas, 4 lugares, com motor de 2 cilindros a 2 tempos. A fabricação será em Córdoba, sob direção de técnicos alemães. O preço do novo carro será o mais barato do país.

Parece, como se vê, que Perón está determinado a criar de qualquer maneira a indústria argentina de automóveis.



A FORD EXECUTA PESQUISAS — O nariz removível instalado à frente dêste F-1 auxilia a Ford Motor Company a testar a circulação do ar, desempenho do ventilador e do radiador na pista de provas de Dearborn, Michigan.



Carro de corrida fabricado pela Companhia Datsun



Station-wagon Datsun instalado sôbre o chassi do modêlo De-Luxe

Automóveis Japonêses em Franca Produção

A Falta de Capitais Impediu por Enquanto a Modernização

ASSINADO que foi o Tratado de Paz, o Japão entrou numa fase ativa de revivescência de suas indústrias, as quais estão se tornando tão ativas como nos dias de antes da guerra. É o resultado de 7 anos de ajuda financeira dos Estados Unidos e também da orientação do govêrno japonês, que concede tôdas as prioridades ao estímulo e renascimento da indústria, pois são as indústrias que permitirão ao Japão tornar-se autosuficiente.

O país precisa de automóveis, caminhões e jeeps, para vários fins. A indústria automobilística já está assumindo um desenvolvimento promissor e os industriais pediram ao govêrno a proibição da entrada de carros de procedência estrangeira ou pelo menos a incidência de pesadas taxas que tornem proibitiva a importação.

Já existe hoje uma lei que obriga a licença especial do Ministério do Comércio para compra de qualquer veículo motorizado no estrangeiro. O preço do automóvel japonês é mais caro que o do carro importado, daí a necessidade dessa proteção à indústria nacional.

Recentemente uma das três maiores fábricas nipônicas de automóveis, a Nissan Motor Company, de Yokohama, realizou uma Exposição de seu modelos.

Mantendo fábricas em Yokohama e Yoshiwara, a Nissan fabrica caminhões, ônibus, carros de entrega e automóveis de passageiros tanto a gasolina como a óleo diesel.

O «Datsun» é o mais popular carro japonês e foi lançado no Japão por um norte-americano, William R. Gorham, que veio para o Japão em 1918, ao 30 anos de idade e ali ficou para sempre, trabalhando na Nissan, até morrer em Tóquio em 1949.

O nome Datsun é familiar a todo japonês, como sinônimo do carro pequeno e econômico, comparável ao Austin.

A gasolina não é barata no Japão, os industriais levam muito em conta o consumo de combustível ao elaborarem seus planos de fabricação.



O Datsun De-Luxe de 4 portas que é muito usado como taxi





O Datsun atual tem ainda um chassi bastante antiquado, do tipo de barras paralelas. O motor é comum, de 4 cilindros, arrefecido a água, com válvulas laterais — é o tipo do motor simples. A cilindrada é de 860 cm3, com a potência de 20 HP.

O Datsun é inferior em aceleração aos demais automóveis mundiais, o que fàcilmente se explica por 3 motivos: 1.º, a modesta rotação de 3.600 por minuto; 2.º, a caixa de mudanças com apenas 3 velocidades; 3.º, o chassi muito pesado para o motor.

Dizer que o Datsun «não é um carro moderno» é usar de delicadeza pois a verdade é que se trata de um carro atrazado 20 anos.

Tal atrazo é, porém, inevitável. Os industriais não podem gastar com a remodelação e modernização de suas fábricas e de suas secções de pesquisas, os capitais são limitados, não há recursos financeiros.

Certamente daqui há pouco, com a nova fase de atividade, os indus-



TAXI PARA DOIS —
Esta jóvem milanesa sorri ao sair do novo taxi italiano para dois passageiros, um veículo econômico de 3 rodas, sendo a roda dianteira motora. O micro-taxi alcança boa velocidade, consome pouco combustível e permitirá tarifas baratas

triais nipônicos não tardarão a acertar o passo com os colegas ocidentais.

Com o fim da guerra em 1945, a Nissan conservava quase intactas a maioria de suas fábricas e recomeçou logo a fabricação de caminhões e de carros de entrega, empregando a matéria prima que podia obter, geralmente de má qualidade.

Os modelos eram os mesmos que se produziam antes da guerra e só algum tempo depois é que foi introduzido o primeiro automóvel de após-guerra, um sedan de 2 portas. A aparência era, exatamente, de um carro novo mas na verdade tratava-se em tudo de um carro de pré-guerra.

As linhas lembravam o Crosley antigo.

Em 1950 foi anunciado o 1.º modêlo todo-de-aço, de 2 portas, um carro muito econômico quanto à manutenção, pelo que recebeu o nome de «Econômico». É um carro anguloso, com painéis feitos à mão (a pequena produção não justifica ainda a fabricação de carroçarias em prensa). O arcabouço da carroçaria é de madeira.

O acabamento é muito falho e a aparência interna é rústica. E o custo é elevado, pois madeira e fabricação a mão são dois fatôres de aumento de preço de custo.

Apesar da deficiente técnica industrial, é interessante ver que numerosos modelos têm sido apresentados, em pequeno número cada um.

Cada modêlo difere do anterior por ligeiras modificações internas ou externas assim como por certas melhorias mecânicas, embora ligeiras.

O Datsun de 1952 exibia, por exemplo, vários modelos com o motor de 860 cm3 tais como o sedan de 4 portas, o de 2 portas, a «Wagonette» de 4 portas, um carro-esporte de 4 lugares e 2 portas e vários tipos comerciais.

O DATSUN-ESPORTE

O mais interessante de todos é talvez o Datsun-Esporte, cuja fabricação resultou do crescente entusiasmo no Japão pelas competições automobilísticas.

Em várias provincias se têm realizado corridas e os governos locais estimulam tais provas porque se acompanham de vendas de apostas cujos bilhetes proporcionam boa renda de impostos.

Vários clubes e associações automobilísticas estão em atividade e todo ano efetuam-se provas clássicas como a Funabashi, a Mobara, a Nikko, etc.

O movimento esportivo contribuirá, não há dúvida, para o aperfeiçoamento da produção japonêsa de automóveis.

Em Maio último dois Datsun derrotaram na corrida de Funabashi os rivais americanos.

O JEEP JAPONÊS

Em todo o mundo há hoje a tendência à fabricação de automóveis tipo jeep e o Japão não ficou atrás. A Nissan lançou recentemente o seu jeep «Patrol», de aparência muito semelhante ao jeep americano mas com radiador diferente e com motor Nissan de 6 cilindros, de caminhão, com cilindrada de 3.670 cm3.

O acabamento é tão bom como o do jeep americano e a eficiência é superior à do jeep russo, o qual se baseia nos veículos Ford.

O jeep «Patrol» japonês tem motor de 85 HP a 3.600 r.p.m., diâmetro de 82.5 mm e curso de 114.3 mm, válvulas laterais, razão de compressão de 6.2 : 1.



A WILLYS APRESENTA UM NOVO JEEP MILITAR —
A Willys-Overland comunica o início da produção de um novo jeep para as fôrças armadas dos Estados Unidos. O novo jeep, que se vê na gravura acima, é mais possante e mais econômico. E' equipado com o novo motor Willys de 72 HP, cabeçote em F, molas maiores, novos amortecedores e carroçaria ampla



APROVADO

pela



Longa Quilometragem

Motores Limpos

Vida Longa dos Motores

O NOVO

SUNOCO DYNALUBE

Corresponde ou excede as recomendações de todos os fabricantes de automóveis para todos os modelos.

SERVIÇO PESADO - TOTALMENTE DETERGENTE E DISPERSANTE

O NOVO Sunoco Dynalube é um novo óleo de motor para serviço pesado que melhora o funcionamento da maioria dos motores. Sua ação *plenamente* detergente e dispersante não só limpa o motor mas também o conserva limpo, mantendo em suspenção as impurezas provenientes da poeira e da combustão, eliminando-as por ocasião das mudanças de óleo periódicas.

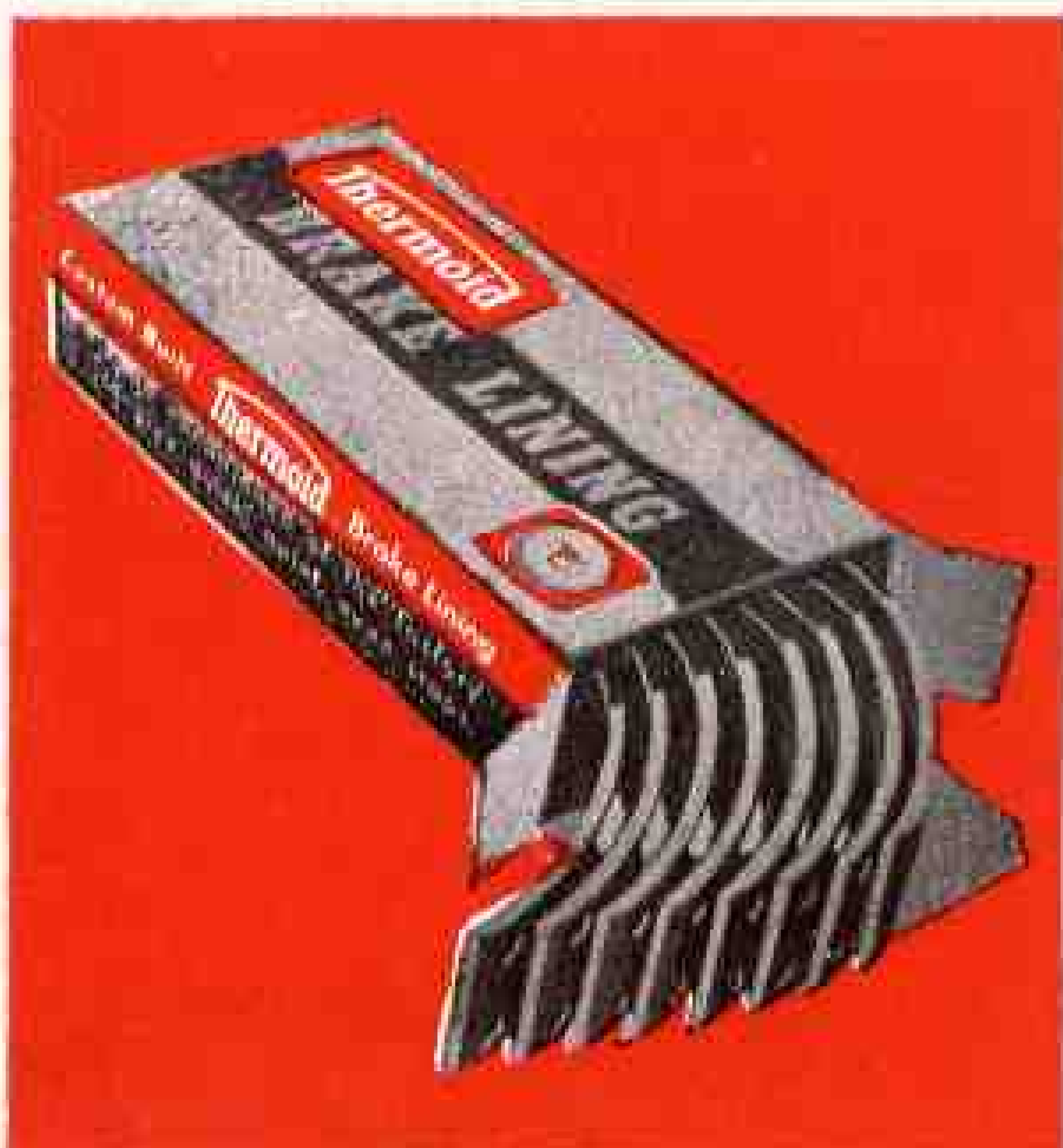
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

IMPORTADORA MERCANTIL S. A.

RIO DE JANEIRO

Lubrificantes Automobilísticos, Industriais e Marítimos

Equipamentos de Postos e Garages · Peças e Acessórios.

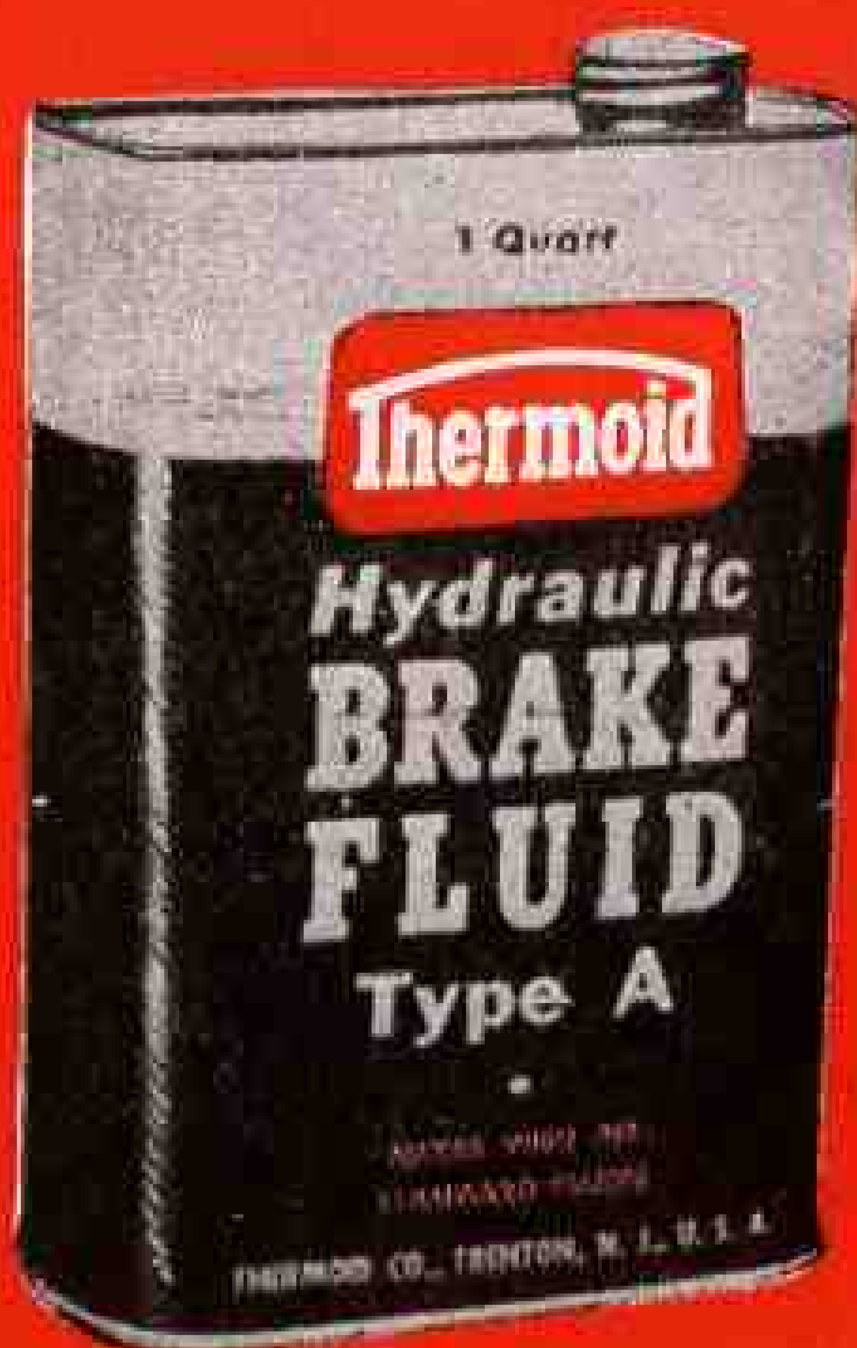


a ótima qualidade

Lonas de Freios THERMOID
Jogos - Rolos - Blocos - Telhas
para Automoveis - Caminhões -
Ônibus - Reboques - Tratores -
Elevadores

LONAS DE FREIOS

Quando os freios são revestidos de lonas THERMOID, eliminam-se as queixas e os constantes regressos à oficina. As Lonas THERMOID são cuidadosamente fabricadas e servem cada uma das suas finalidades com precisão.



FLUIDO PARA FREIOS HIDRÁULICOS

O fluido THERMOID supera as especificações estabelecidas pela S. A. E. Embalagem standard.



DISCOS DE EMBREAGEM

Os discos de embreagem THERMOID são fabricados em vários tipos e para diversas aplicações, e sua cuidadosa construção garante funcionamento suave e perfeito.

ORTIZLIMA S.A.
Importação, Comércio e Representações

"confie mais nos freios do que na buzina"

Thermoid

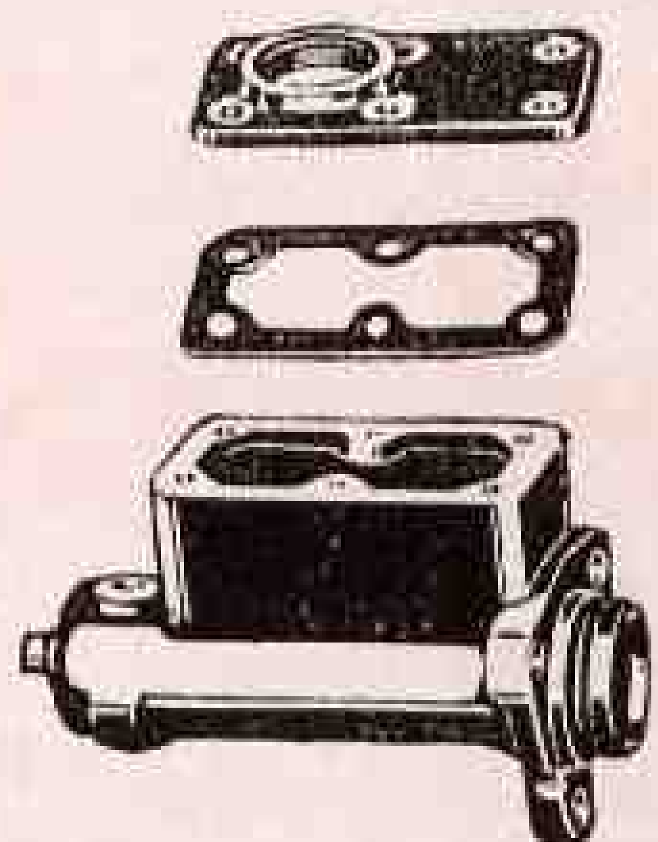
significa clientes satisfeitos!

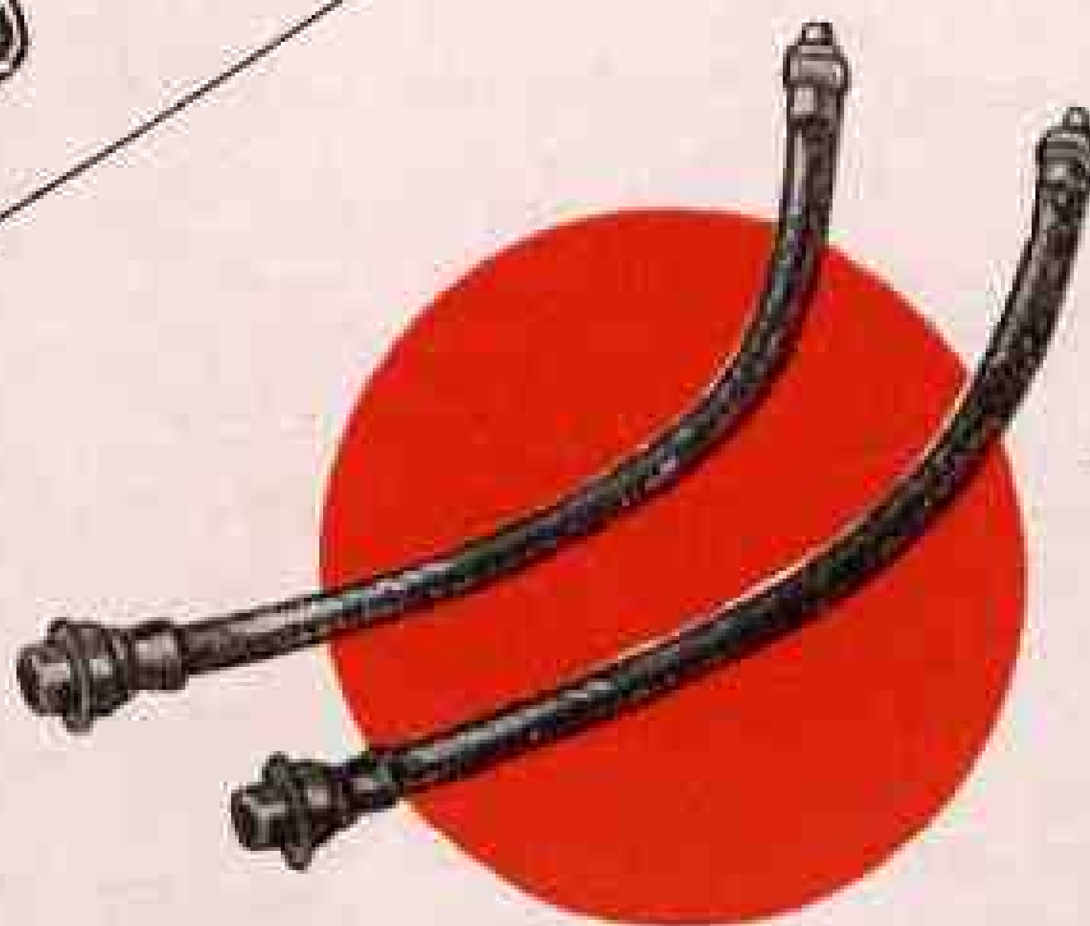


PEÇAS THERMOID PARA FREIOS HIDRÁULICOS

Cilindros, borrachas, pistões, válvulas, mangueiras e todas as demais peças para caminhões, ônibus e automoveis de todas as marcas.

THERMOID COMPANY
TRENTON, NEW JERSEY, U. S. A.





MATRIZ

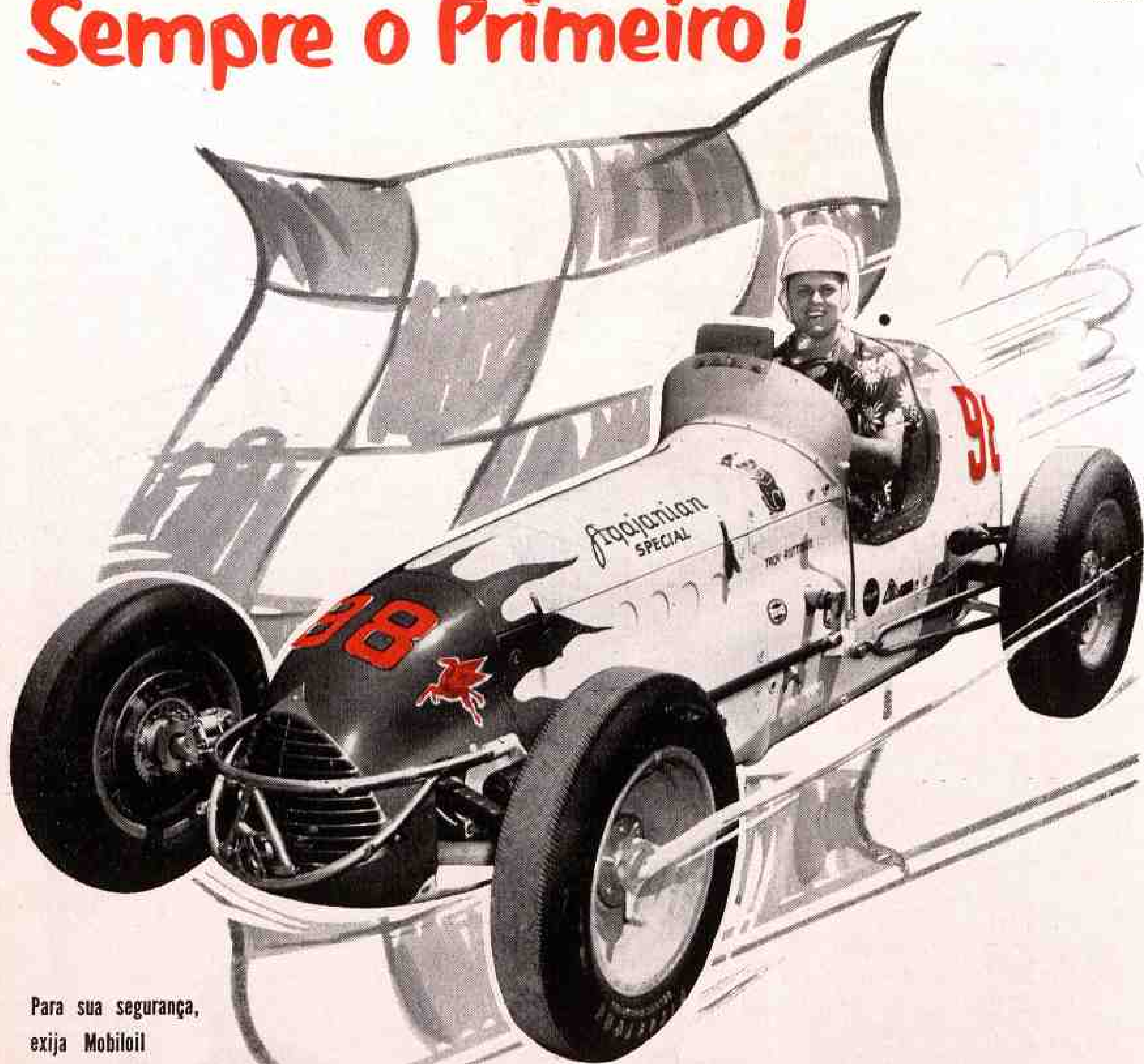
SÃO PAULO - Rua Cons. Crispiniano, 379 - Tel. 34-0140

FILIAIS

RIO DE JANEIRO - Av. Rio Branco, 39 - sala 2009 - Tel. 43-2656
SALVADOR, BAHIA - Rua Visc. do Rosário, 1 - 1.° andar s/3

6723-37

Sempre o Primeiro!



Para sua segurança, exija Mobiloil em lata fechada

Troy Ruttman, campeão da corrida de Indianapolis, 1952. Fez a assombrosa média de 207,480 km por hora, cobrindo as 500 milhas da prova (cêrca de 804,500 km) em 3 horas e 52 minutos - o mais elevado recorde de todos os tempos!



Para garantir o êxito dessa severíssima prova, Troy lubrificou seu carro com Mobiloil - êsse mesmo excelente Mobiloil que o senhor encontra aqui em quaisquer dos seus revendedores. Finda a corrida, verificou-se que os anéis, paredes dos cilindros, mancais principais, pinos das articulações, etc., encontravam-se notàvelmente limpos - e sem vestígios de desgaste! De hoje em diante, ponha também seu carro sob a **proteção total** de Mobiloil - o lubrificante dos campeões!

Mobiloil



O caminhão Opel de 1 3/4 tonelada

O Novo Caminhão Opel

Linhas Modernas

OBSERVA-SE que a recuperação econômica da Alemanha vem se verificando ràpidamente no após-guerra. Índice apreciável dêsse progresso ocorre no setor da indústria automobilística e a fábrica Opel, localizada em Frankfurt, na Alemanha, oferece magnífico exemplo de tal reerguimento, com a apresentação de um novo modêlo de caminhão dotado dos mais avançados requisitos técnicos.

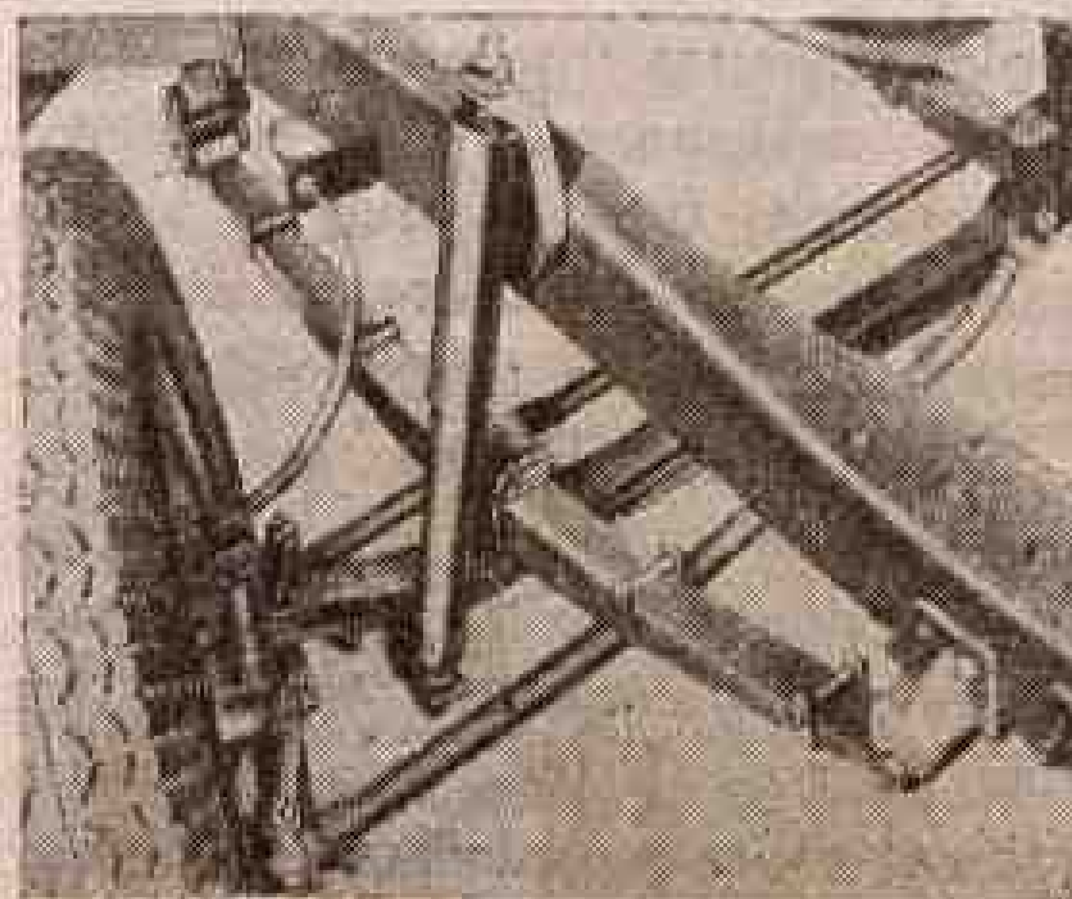
Trata-se do caminhão Opel de 1 3/4 de tonelada, o veículo de sua classe mais largamente utilizado na Alemanha. De 1938 até 1951 produziram-se mais de 53.000 unidades, representando estas cifras as maiores atingidas na Alemanha para tal tipo de veículo.

O novo caminhão Opel de 1 3/4 de tonelada é o sucessor do Tonner de 1 1/2 de tonelada. A energia potencial do motor lhe possibilita maior rendimento, conservando ao mesmo tempo a sua capacidade de espaço para transporte de carga.

A moderna parte frontal e a cabina de motorista ampliada, construídas em linhas futuristas, emprestam ao veículo uma aparência que diverge radicalmente do modêlo tradicional. A cabina inteiriça de aço forma um só conjunto, compreendendo a cobertura frontal, pára-lamas, cofre, painel de instrumentos, tablado, painel posterior e teto. Acha-se ligado ao chassi em cinco pontos apenas e está consequentemente protegida contra torção. Os faróis acham-se embutidos nos compactos e bem modelados pára-lamas. Êste modêlo constitui uma inovação no sistema de produção e desenho europeus, assim como é também novidade a suspensão de cinco pontos de apoio independente de torção.



A parte frontal e a ampla cabina para três pessoas emprestam magnífico aspecto ao Opel, com carroçaria e cobertura de lona.



Suspensão dianteira. Novo eixo de alta resistência. Molas semi-elípticas e amortecedores telescópicos de ação dupla.

O desenho da nova parte frontal e cabina é originário dos modelos americanos. Isto se tornou necessário à fábrica Opel, a fim de seguir a orientação dada pela General Motors, no que se refere à estampagem da cabina; desta forma as filiais subsidiárias da GM podem montar as unidades , utilizando gabaritos construídos nos Estados Unidos, objetivando-se a padronização dos sistemas de montagem.

A cabina oferece aos seus ocupantes inúmeras vantagens relativamente aos desenhos anteriores de caminhões do mesmo tamanho. Com sua largura e altura excepcionais, espaço maior para as pernas, assento confortável, encostos especialmente desenhados e ajustáveis até 8 cm, a cabina possui capacidade para três pessoas. O interior é vedado com borracha ao longo das bordas das portas e janelas, assim como em todos os lugares onde o vento ou a poeira possam penetrar. Um tapête de borracha cobre o assoalho, feltro e papelão isolam o motor da cabina, abafando os ruídos. Êste isolamento, em conjunto com a boa ventilação sob o cofre, liberta completamente a cabina dos gases do motor. A ventilação, sem corrente de ar, é produzida pelo ventilador ajustável, que se encontra no tôpo do curvão. As portas são largas e um dispositivo as mantém abertas, facilitando a entrada e saída das pessoas do veículo. Os estribos foram aumentados e são anti-escorregadios.

O interior da cabina acha-se dotado de um painel de instrumentos, de novo desenho, que possui aparelhos racionalmente localizados. O espaçoso porta-luva pode ser trancado. O desenho da parte central do painel de instrumentos permite que se instale um aparelho de rádio. Ainda como novidade para êsse tipo de caminhão, deve-se mencionar o volante de três raios, e a chave do indicador de direção, fàcilmente acionável, que se localiza à mão. O próprio volante é muito suave e não fatiga o motorista. O freio manual do tipo «Cane» pode ser travado automàticamente e se localiza abaixo do painel de instrumentos. O novo tamanho e formato da cabina possibilita perfeita adaptação a qualquer modêlo de carroçaria. A distância entre eixos foi aumentada para



ROLAMENTOS DE ESFÉRAS E DE ROLOS
PARA AS INDÚSTRIAS E AUTOMÓVEIS

Um produto britânico

Representantes exclusivos:

THORNYCROFT MECHANICA E IMPORTADORA S. A.

Rua Sta. Luzia, 405 - Rio de Janeiro
Fone: 32-8008

Rua Pedroso, 238 - S. Paulo
Fone: 31-5866



José Vieira da Cunha

Importador Atacadista












PEÇAS PARA TODOS
OS AUTOS



RUA VITORINO CARMILO, 136
Fones: 51-4155 e 51-3963
End. Telegráfico: «Vecunha»
SAO PAULO — S. P.

3,30 m. A bitola dianteira foi alargada e a altura das longarinas foi elevada para 17 cm, o que as torna mais resistentes. Das numerosas inovações, deve-se ainda salientar o sistema de molas, que foi intencionalmente fabricado para proporcionar equilíbrio e maciez. Assegura, pois, êste sistema, a maior suavidade possivel, idêntica aos carros de passageiros, mesmo sob as piores condições de estradas, esteja o caminhão carregado ou vazio. Existem também novos amortecedores telescópicos, de fabricação própria, no eixo dianteiro. As molas traseiras foram aperfeiçoadas como deslisantes. Os parafusos com porcas frontais, que se acham montados em duas buchas de borracha, dispensam manutenção.

Sob o capô Alligator, que se pode fixar a qualquer ângulo desejado, encontra-se o afamado motor de seis cilindros, apoiado em três pontos. Esta é uma melhoria radical sôbre a suspensão do motor em seis pontos. Graças a êste aperfeiçoamento, nenhuma vibração ou esfôrço recaem sôbre o chassi e carroçaria. Deve-se ainda notar que é completamente novo o contrôle a vácuo da ignição, no motor. Como resultado dos aperfeiçoamentos introduzidos no caminhão Opel — assim como nos carros de passageiros — deve-se destacar a eliminação do período de amaciamento. Assim, o caminhão Opel de 1 3/4 de tonelada, dirigido com cuidado, pode, desde o primeiro dia, transportar carga completa. Cumpre ressaltar que a eliminação do período de amaciamento é òbviamente muito mais importante para o caminhão do que para o carro de passageiros.

Com um pêso liquido de 1.720 kg, inclusive do motorista, o caminhão completo com carroçaria permite uma carga de 1.880 kg, o que significa que transporta mais do que o próprio pêso. Além de outros pontos de interêsse, salienta-se a nova ajustagem do carburador, que reduz a média padrão de consumo de combustível para 13,5 litros por 100 km, resultado que se justifica em face da potência e eficiência do motor Opel.



Standard Vanguard,

Um Carro que se Destaca

Agora Tem «Overdrive» Como Equipamento Normal

O STANDARD VANGUARD é um automóvel britânico essencialmente «de após-guerra»: não conserva uma unidade sequer dos modelos de pré-guerra.

E o Vanguard de 1952 traz agora como equipamento normal um dispositivo que até recentemente era opcional: a super-direta (overdrive).

Ocupa o Standard-Vanguard uma posição de destaque na indústria automobilística inglêsa. A orientação da Companhia, de fabricar um único modêlo, deu em resultado um desenho muito conveniente, capaz de satisfazer tanto o mercado interno como os importadores de ultramar.

A carroçaria é amplamente larga, para 6 passageiros e, apesar de dotado o carro ainda de vasto espaço para bagagem, as suas dimensões externas são moderadas e o veículo guarda-se perfeitamente numa garage residencial comum.

Quando foi anunciado pela primeira vez o seu motor de 2 litros, foi considerado grande para o padrão dos carros britânicos mas a sua adoção se deve em parte às exigências dos mercados de exportação. E a prática veio confirmar a sabedoria dessa medida. Anos de produção seguida não trouxeram senão pequenas modificações secundárias no motor.

O atual Vanguard apresenta cofre de motor mais baixo, o que proporciona maior visibilidade. A nova grade do radiador e os novos pára-choques dianteiros dão uma linha horizontal diferente.

As 3 janelas laterais e a vidraça traseira grandemente aumentada dão grande claridade ao interior do carro e aumentaram grandemente a visibilidade para os passageiros.

Com a super-direta em operação consegue-se velocidade máxima superior a 140 k.p.h. Comparado com os modelos anteriores, o motor do Vanguard apresenta-se atualmente muito silencioso e macio, o que foi obtido sem perda de eficiência.

A super-direta (overdrive) é um dispositivo que faculta ao motorista maior velocidade e ao mesmo tempo maior economia.

Do tipo epicíclico, a super-direta do Vanguard difere bastante da «overdrive» tão conhecida nos carros americanos e não é automática como esta. A mudança para super-direta se faz por pressão hidráulica de uma bomba embutida, sendo que a única manobra necessária pelo motorista é um toque de dedos na alavanca de mudança levando-a para uma posição extra. Não é preciso pisar o pedal da embreagem nem para levar o motor para a super-direta nem para trazê-lo de novo para a prise direta.

A super-direta aplicada no Standard-Vanguard (e no Triumph) é do tipo Laycock de Normanville, o motorista a põe em ação quando desejar, seja qual fôr a abertura do estrangulador nesse momento. Difere assim bastante da super-direta dos carros americanos, a qual é posta em funcionamento automàticamente sempre que ocorre pré-determinada combinação de velocidade do motor e de abertura do estrangulador.

O efeito da super-direta é proporcionar ao motorista uma nova velocidade, uma nova combinação de engrenagens que dá razão maior; assim, o motor que em prise direta a 3.000 r.p.m. dá 90 k.p.h. com a super-direta atinge 110 k.p.h. E vice-versa, o motorista que vem mantendo uma velocidade de cruzeiro de 100 k.p.h. com o motor a 3.850 r.p.m. pode manter essa mesma velocidade, com a super-direta, reduzindo as rotações para 2.740 por minuto (economia sensível de combustível e poupança do motor).

Geralmente o motorista põe a alavanca na super-direta sempre que atinge a velocidade de 60 k.p.h. Essa velocidade é hoje perfeitamente possível nas boas estradas que já começamos a ter aqui no Brasil.

*

A super-direta do Vanguard é absolutamente silenciosa em trabalho e também silenciosa é a sua aplicação ou retirada. A aplicação produz ligeiro sobressalto para a frente, ligeiro aumento da velocidade, pouco sensível.

A economia de combustível é bastante apreciável: vai de 12 a 19%. Guiar o Vanguard a 80 k.p.h. com super-direta corresponde a guiá-lo a 50 k.p.h. sem super-direta.

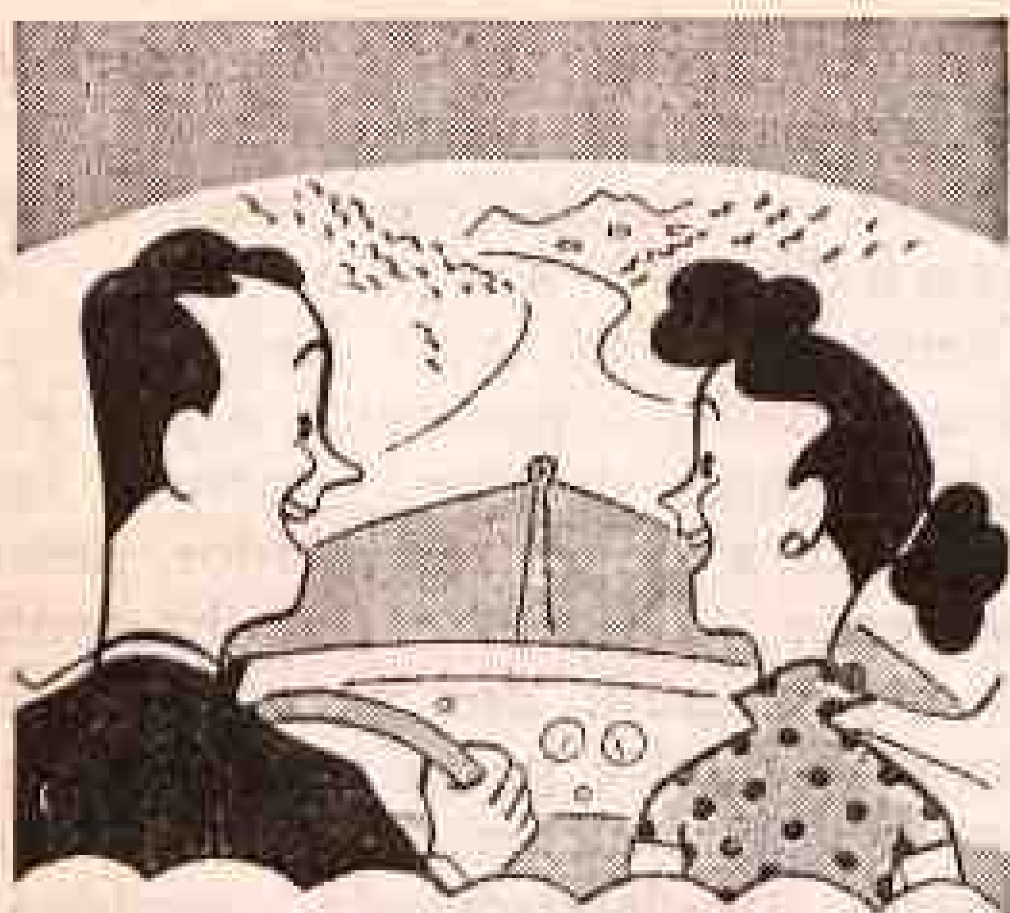
*

Uma análise do Standard-Vanguard feita acuradamente por um técnico foi por êle assim resumida:

A aceleração é muito rápida, em 7 segundos consegue-se passar da posição parada para a velocidade de 70 k.p.h.

A aplicação da super-direta é silenciosa e não exige uso do pedal da embreagem.

O Vanguard faz as curvas com grande estabilidade e sua direção é muito sensível à pressão dos pneus.



compre **AUTO-LITE** *PARA* *Viajar com Maior Prazer*

Tôdas as peças Auto-Lite são fabricadas para funcionar conjuntamente com a maior precisão, formando uma perfeita unidade. Quando o equipamento de seu automóvel necessitar de reparos, exija as peças Auto-Lite Originais de Fábrica.

- **Funcionamento de equipamento original**
- **Serviço de tôda a confiança**
- **Operações econômicas**



Você se convencerá de que vale a pena exigir as peças Auto-Lite Originais de Fábrica para o equipamento de seu carro, porque "Você nunca erra com Auto-Lite"!

SISTEMAS ELÉTRICOS
Auto-Lite
Depositária em São Paulo:
CIA. ACUMULADORES PREST-O-LITE

NÃO HÁ DINHEIRO QUE COMPRE VELAS MELHORES

A alavanca de mudança, na coluna de direção, é muito leve e fácil de mudar.

Os freios hidráulicos são muito poderosos.

Os assentos, tanto dianteiros como traseiros, são muito confortáveis. O assento do motorista é bastante cômodo, guiei dois dias seguidos o Vanguard sem sentir nenhum cansaço. Talvez se deva isso à espuma de borracha com que são guarnecidos os assentos e à largura dêstes, o que proporciona bom apoio e dencanso à perna. Do seu lugar o motorista enxerga com facilidade o paralama direito.

Os botões de contrôle estão todos agrupados em frente ao motorista, são da mesma forma e tamanho e trazem o nome gravado. Essa uniformidade faz com que o motorista leve algum tempo a acostumar-se automàticamente com os botões mais raramente usados. À direita estão os mostradores dos instrumentos. A iluminação do painel de instrumentos é boa.

De cada lado, quer à frente quer atrás, há um descanso para o braço, escamoteável quando não em uso.

Os faróis são do tipo de duplo feixe luminoso e dão ótima iluminação que torna agradável dirigir à noite.

A partida, mesmo nos dias frios, é instantânea, dispensando o recurso ao afogador.

O acumulador é de 12 volts.

ESPECIFICAÇÕES

São estas as principais especificações do Standard-Vanguard:

Motor de 4 cilindros, capacidade de 2.088 cm3. Diâmetro 85 mm, percurso 92 mm.
Válvulas à cabeça.
Razão de compressão: 6.7 : 1.
Potência: 68 HP a 4.200 r.p.m.
Pêso: 1.300 quilos.
Pneus: 5.75 x 16. Pressão: 24 nos dianteiros, 26 nos traseiros.
Capacidade do tanque: 15 galões.

Renasce o Automóvel Alemão "Veritas"

Disposto a Vencer nas Provas Internacionais

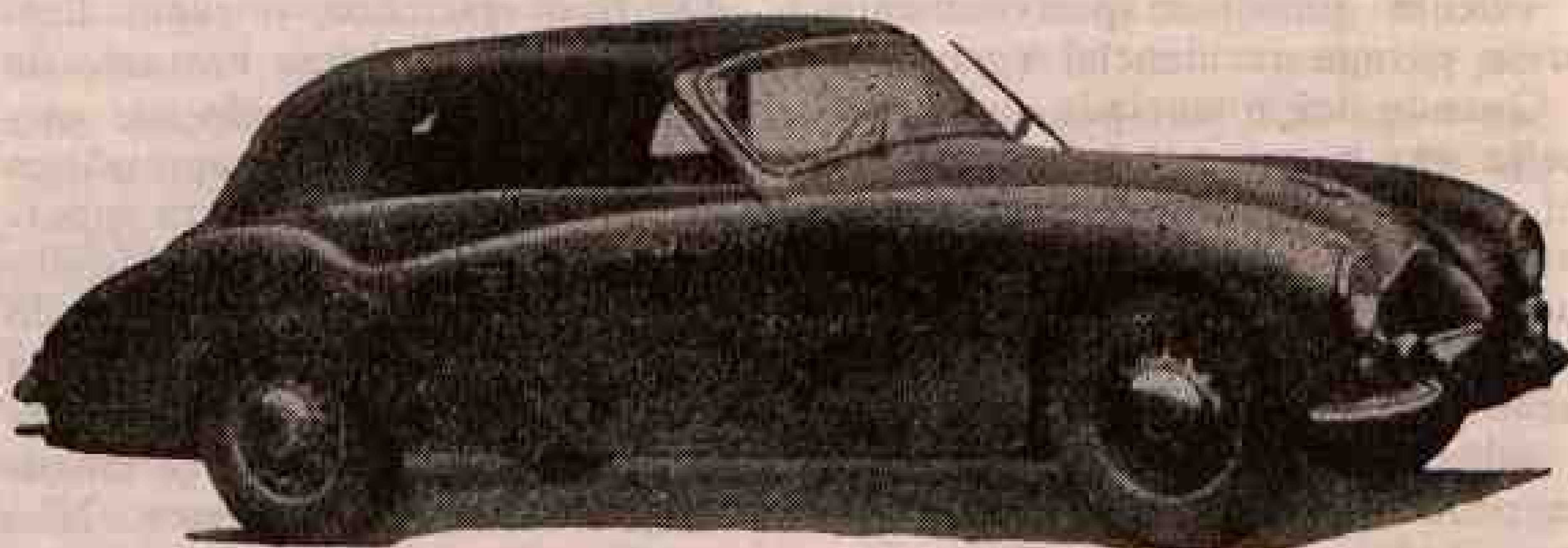
COMO uma nova Fênix, o automóvel alemão Veritas está redivivo, renasceu das cinzas da liquidação ocorrida em novembro de 1950. Nessa época a companhia primitiva, em Rastatt, no Wurtemberg, não pôde pagar suas dívidas de quatro milhões de cruzeiros. Foi um rude golpe para o automobilismo germânico pois a Veritas era a única fábrica que produzia genuínos carros de corrida, capazes de enfrentar os produtos dos outros países nestes primeiros anos de após-guerra.

O animador da Veritas, Ernst Loof, não se deixou abater, porém, por essa catástrofe comercial. Como bom alemão, reagiu pelo trabalho e pela tenacidade. Com o que pôde salvar da liquidação conseguiu instalar duas pequenas oficinas em Nurburg Ring. E já nos primeiros meses de 1952 saíam dessa fábrica rudimentar os dois primeiros carros de corrida, ostentando a famosa marca "Veritas", agora com o acréscimo das palavras "Nurburg Ring".

Vários modelos serão ali produzidos mas todos terão o mesmo motor de dois litros e seis cilindros, o qual apenas sofrerá pequenas modificações para adaptar-se às características individuais de cada carro.

Os tipos de chassi serão em número de três, diferindo na distância entre eixos mas não na trilha.

O arcabouço dos chassis é de tubos de aço de grande diâmetro: de



Êste coupé de 5 passageiros é o modêlo mais comprido do novo Veritas



TRÊS VENCEDORES NA CORRIDA DE INDIANÁPOLIS! —
Vemos aqui três homens sorridentes, todos com aspecto de vencedores, ao terminar a grande corrida das 500 Milhas de Indianápolis. O da esquerda é o jovem Troy Ruttman, o volante que se tornou famoso. Está ladeado por Agajanian, o dono do carro e por R. C. Firestone, vice-presidente da Firestone Tire & Rubber Company. O carro vencedor usou pneus Firestone.

100 mm em um modêlo e de 90 mm em outro. A espessura dos tubos de aço de 100 mm de diâmetro é de 3,5 mm ao passo que a dos tubos de 90 mm é apenas de 2 mm. Êstes tubos mais leves são adotados no carro super-esporte. O motor é de seis cilindros em linha, com diâmetro e percurso de 75 mm, o que dá uma cilindrada de 1.998 m^3 (pràticamente dois litros).

O carro de chassi mais comprido apresenta em seu motor a compressão de 7.2 para 1, atingindo 98 HP a 5.000 r.p.m.

O coupé de três lugares atinge a razão de compressão de 8 para 1, com a potência de 108 HP a 5.500 r.p.m.

Quanto aos carros super-esporte e tipo especial para corridas, a Veritas promete razões de compressão de 8.5 para 1 e de 12.5 para 1. O super-esporte atingirá 118 HP a 5.500 r.p.m. enquanto que o carro de corridas atingirá 150 HP a 7.000 r.p.m. A velocidade máxima prevista para êste será de 130 milhas por hora.

*

Os automóveis Veritas apresentam bloco e cabeça de cilindros de ligas metálicas leves. Três carburadores Solex PBJ-32 estão montados diretamente na cabeça dos cilindros, com tubo de admissão quase vertical. O carro de corridas terá carburadores Weber. As válvulas, das quais as de admissão apresentam um diâmetro maior, são dotadas de molas múltiplas (três molas para cada válvula). As válvulas de descarga têm haste ôca, cheia de sódio, para melhor arrefecimento. O virabrequim equilibrado apoia-se em sete mancais.

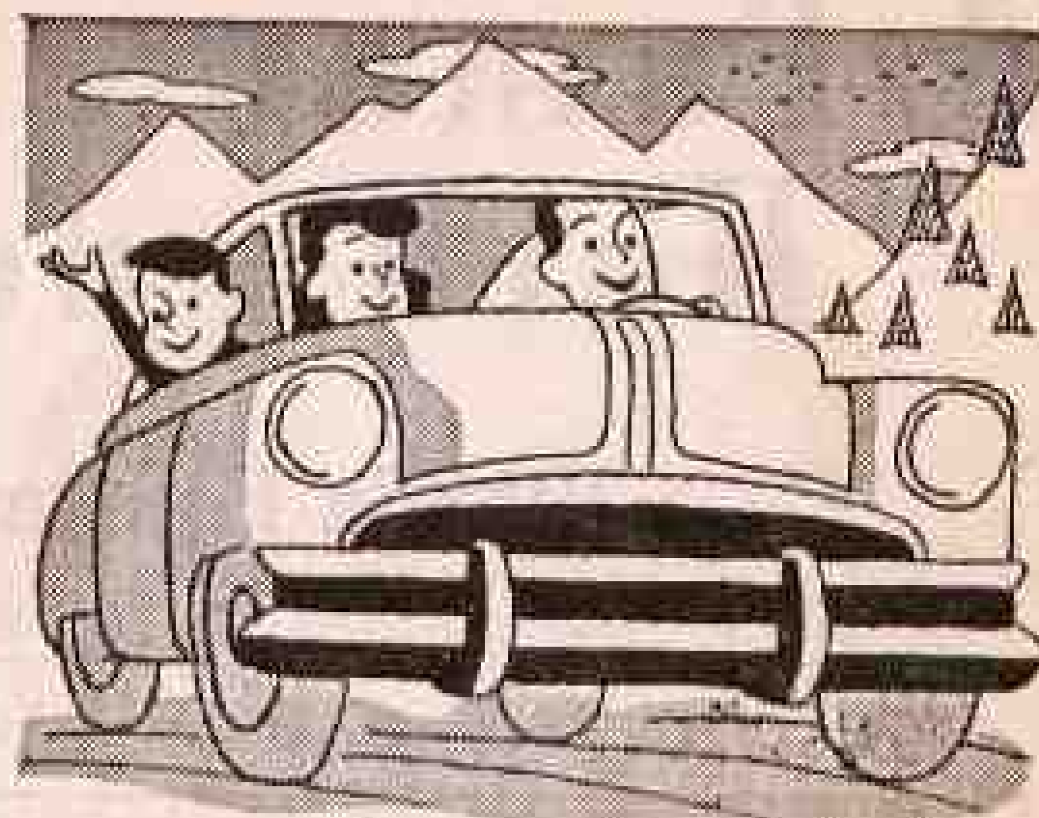
A ignição, de 12 volts, é por bobina nos modelos turismo e esporte, tendo magneto no modêlo de caixa de engrenagens de cinco velocidades a um diferencial normal.

A energia é transmitida por uma caixa de engrenagens de cinco velocidades a um diferencial normal.

A suspensão é por barras de torção em tôda a volta. Os freios são hidráulicos, com tambores leves de 11 polegadas de diâmetro e dois de largura.

O 300.000º Renault 4 CV

A fábrica Renault, em Billancourt, comemorou há pouco a saída do carro número 300.000 dêste modêlo. Foi sorteado um carro entre os operários.



compre **AUTO-LITE** PARA *Viajar com Maior Prazer*

Quando Você usa as Velas Auto-Lite, fabricadas para produzir os melhores resultados no sistema de ignição, Você obtém u'a marcha de espera mais suave do motor... saídas mais rápidas e maior duração.

- desenhadas por engenheiros especializados em ignição.
- aprovadas como "equipagem original" pelos principais fabricantes de automóveis.
- aprovadas por seu funcionamento 100% eficiente.

Velas Auto-Lite... fabricadas para produzir melhor faísca e funcionar de modo perfeito com o sistema de ignição de seu automóvel. Escolha o tipo "Resistor" ou "Standard", de acôrdo com as especificações de fábrica indicadas para seu automóvel.



Você se convencerá de que vale a pena insistir nas famosas Velas Auto-Lite, porque "Você nunca erra com Auto-Lite!"

VELAS
Auto-Lite

Depositário em São Paulo:
CIA. ACUMULADORES PREST-O-LITE

NÃO HÁ DINHEIRO QUE COMPRE VELAS MELHORES

A Famosa Prova de 24 Horas de Le Mans

Vitória Espetacular de Mercedes

Do correspondente especial de AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS

Com esta interessante reportagem inicia sua colaboração efetiva em nossa Revista o novo representante de AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS na Europa Continental, o Capitão Hélio Esteves Felgas, conhecido automobilista, escritor e jornalista.

Presente desde os primeiros momentos à famosa prova das 24 horas de Le Mans, dá-nos a seguir uma descrição colorida e viva do que foi a sensacional disputa.

A LIMITAÇÃO DAS INSCRIÇÕES

QUANDO em 29 de fevereiro passado foi encerrada a inscrição dos concorrentes à mais prestigiosa corrida de automóveis tipo Esporte atualmente disputada no mundo, 62 inscritos sabiam que seriam eliminados, pois a organização — e o circuito de La Sarthe — não permitem a competição entre mais de 60 viaturas e havia 122 pedidos de admissão. A seleção é uma das mais ingratas e complicadas tarefas a que os organizadores se lançam, alguns meses antes do início da prova. Êste ano a dificuldade apresentava-se ainda maior, pois novas marcas solicitavam a admissão, fundamentando-se nos êxitos já obtidos ou nas possibilidades que as características mecânicas próprias lhes permitiriam atingir, enquanto outras, outrora célebres, se encontravam aptas, após uma convalescença que a última guerra ocasionara, a medir fôrças com as suas rivais mais diretas. Referimo-nos especialmente à "Pégaso", a já tão falada marca espanhola que, embora particularmente, se achava representada por 4 viaturas, e à "Mercedes", que prometia uma reaparição notável.

Finalmente, as desistências verificadas excederam as melhores — ou piores — expectativas dos organizadores, atingindo algumas das marcas de maior prestígio. Pégaso, Alfa-Romeo e Siata, representando no total 11 viaturas, anunciaram a sua desistência, perante a desilusão de milhares de admiradores, mas sem que, no entanto, o entusiasmo e a expectativa levantados à volta da prova sofressem visìvelmente. E como a organização apenas previra 10 desistências, para o que indicara 10 suplentes, a lista final, ao iniciarem-se os treinos, contava com 59 nomes em lugar de 60.

Dêstes 59, trinta e dois tinham sido apresentados diretamente pelas fábricas respectivas. Os restantes 27, pelo menos aparentemente, contavam apenas com as disponibilidades próprias. Mas estamos certos de que as fábricas não deixarão, por certo, de se interessar por êles.

★

O "Grand Prix" das 24 horas de Le Mans impôs-se pela sua fórmula e pela sua organização, consideradas impecáveis e gozando de uma propaganda que tem sabido ser hàbilmente explorada. E' uma prova que interessa particularmente a cada desportista, mas que tem despertado as atenções especiais das fábricas produtoras porque os vencedores são mais conhecidos pelo nome das marcas que tripulam do que pelo seu próprio. De fato, quando, por exemplo, se fala nas 24 horas de Le Mans do ano passado, tôda a gente sabe ter sido "Jaguar", a grande marca inglêsa, a vencedora. Mas não será fácil encontrar igual número de conhecedores para o nome do condutor vitorioso. Nem isto interessa grandemente à companhia produtora que, à custa de seu êxito, se vê guindada a um plano até então desconhecido, arrecadando boas somas de vendas.

Assim, as 24 horas de Le Mans encontram sistemàticamente o seu sucesso garantido, pois ainda que não houvesse um só desportista particular a concorrer, certamente as 60 vagas ficariam sempre preenchidas pela representação oficial das marcas que, vencidas um ano, pensam sempre na desforra do ano seguinte, que lhes permitirá o usofruto de uma auréola de prestígio não concedida por qualquer outra prova desportiva.



Nesta fase da grande prova o Talbot parecia que ia ser o vencedor. Aqui o vemos na frente das duas máquinas Mercedes que foram afinal as vencedoras.

A IMPORTÂNCIA DA PROVA

A corrida ganha importância de ano para ano, notando-se a preocupação das fábricas em utilizar corredores de renome em corridas da fórmula 1, na condução de suas viaturas de esporte. Fangio, Gonzalez, Farina e Bonetto, em Alfa-Romeo 1900, preparavam-se êste ano para fazer delirar a multidão que costuma encher o circuito de La Sarthe, dando à modesta Le Mans uma instantânea categoria de grande cidade.

Le Mans é, assim, o campo de prova das viaturas tipo Esporte que tão grande voga sempre conheceram na Europa e estão agora — em grande parte graças a Cunningham — conhecendo na América. O reflexo nos êxitos ou das derrotas alcançados em seu circuito é tão grande, que algumas marcas, inseguras quanto ao sucesso que suas viaturas nêle poderão conhecer, preferem retirá-las antes do início da prova. Tal aconteceu êste ano com Pégaso que, por falta da preparação adequada, anunciou no dia 7 a sua desistência; com Alfa-Romeo, que desistiu a 9, e com Siata, cujos ensaios foram infelizes, não permitindo a comparência desta marca derivada da Fiat.

OS CONCORRENTES

A lista dos concorrentes na tarde do primeiro dia de ensaios apresenta 59 automóveis distribuídos por 20 marcas. Renault e Panhard dispõem de 6 cada; Aston-Martin e Talbot, cinco; Porache, Jowatt, Cunningham e Mercedes-Benz, três; Allard, Nash-Healey, Gordini, Lancia e Frazer-Nash, duas; Morgan, Fiat, Peugeot, Osca e Simca, uma. Ferrari, com sete viaturas, é a marca mais representada.

Quanto à cilindrada, Cunningham, com 5.425 (motor Chrysler) era o de maior, e Panhard, com 611 cm3, o de menor.

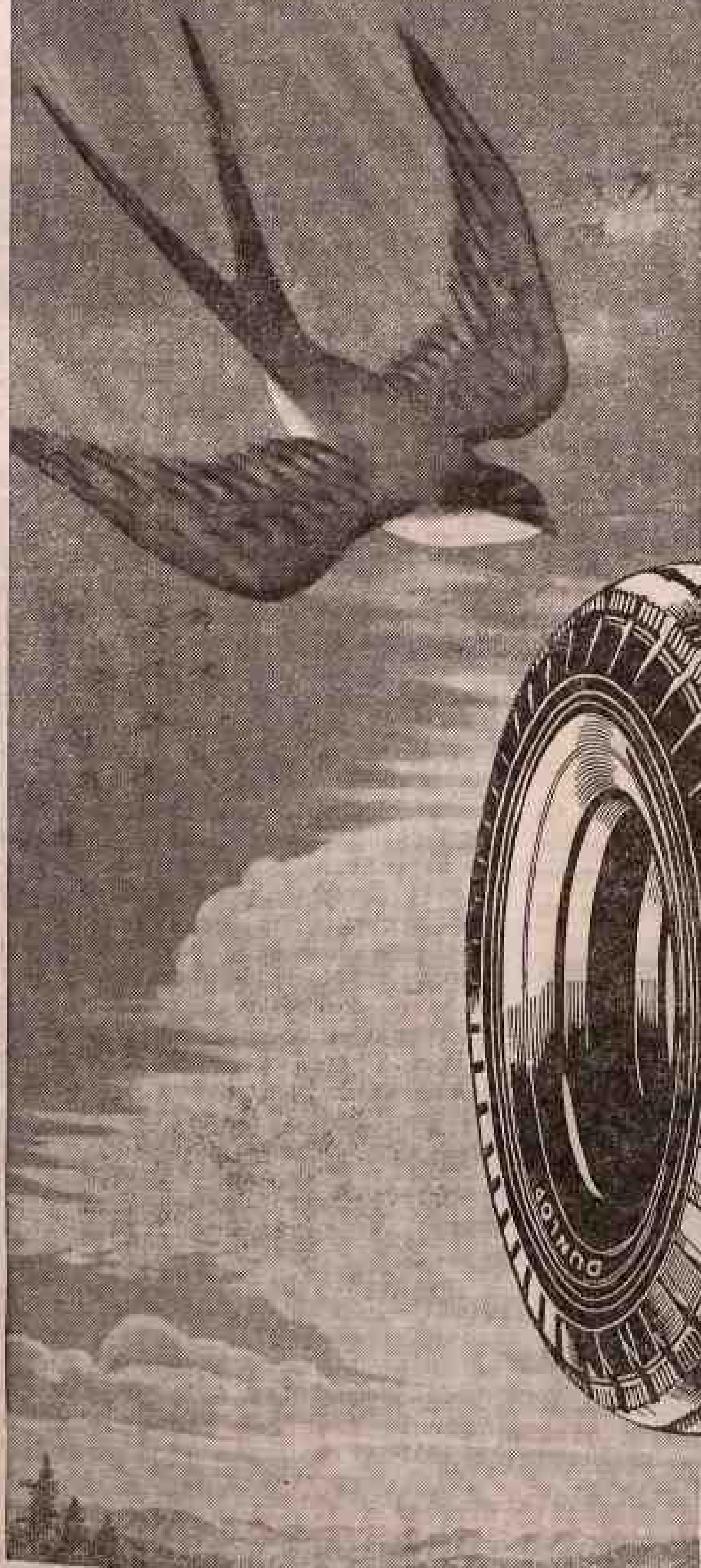
AS 3 NOITES DE TREINOS

Como é regulamentar, as três últimas noites foram dedicadas a treinos que, no entanto, são facultativos. Desde já devo dizer que a opinião geral (hoje, dia 14) é favorável à Mercedes-Benz. Os carros desta marca têm alcançado médias extraordiná-

ANDORINHAS

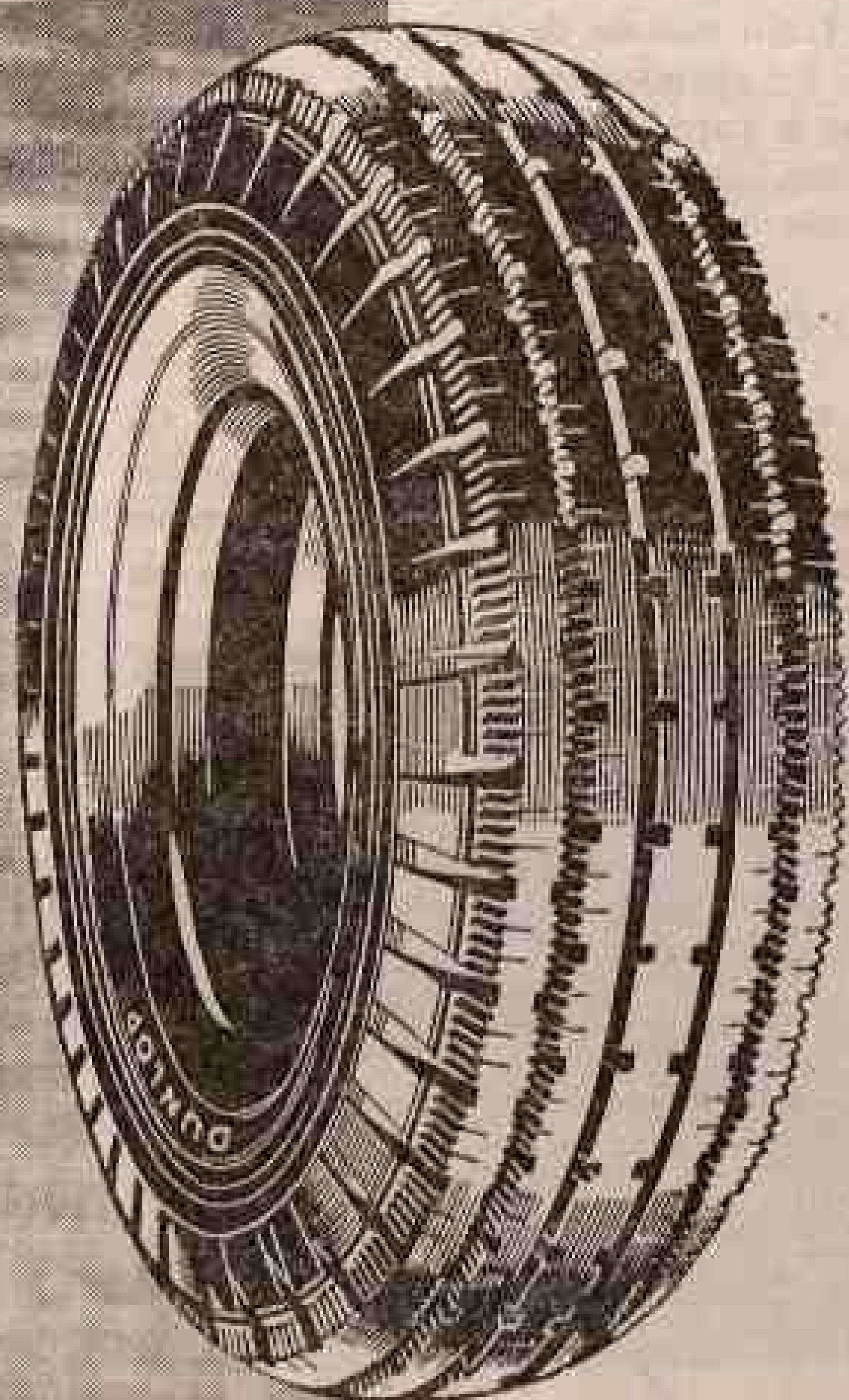
(do latim "hirundo")

Há 80 espécies conhecidas, sendo, entre nós, a mais comum a chamada "andorinha dos telhados". Voam com extraordinária rapidez: — 35 *metros por segundo*, e vivem dos insetos que podem apanhar durante o vôo.



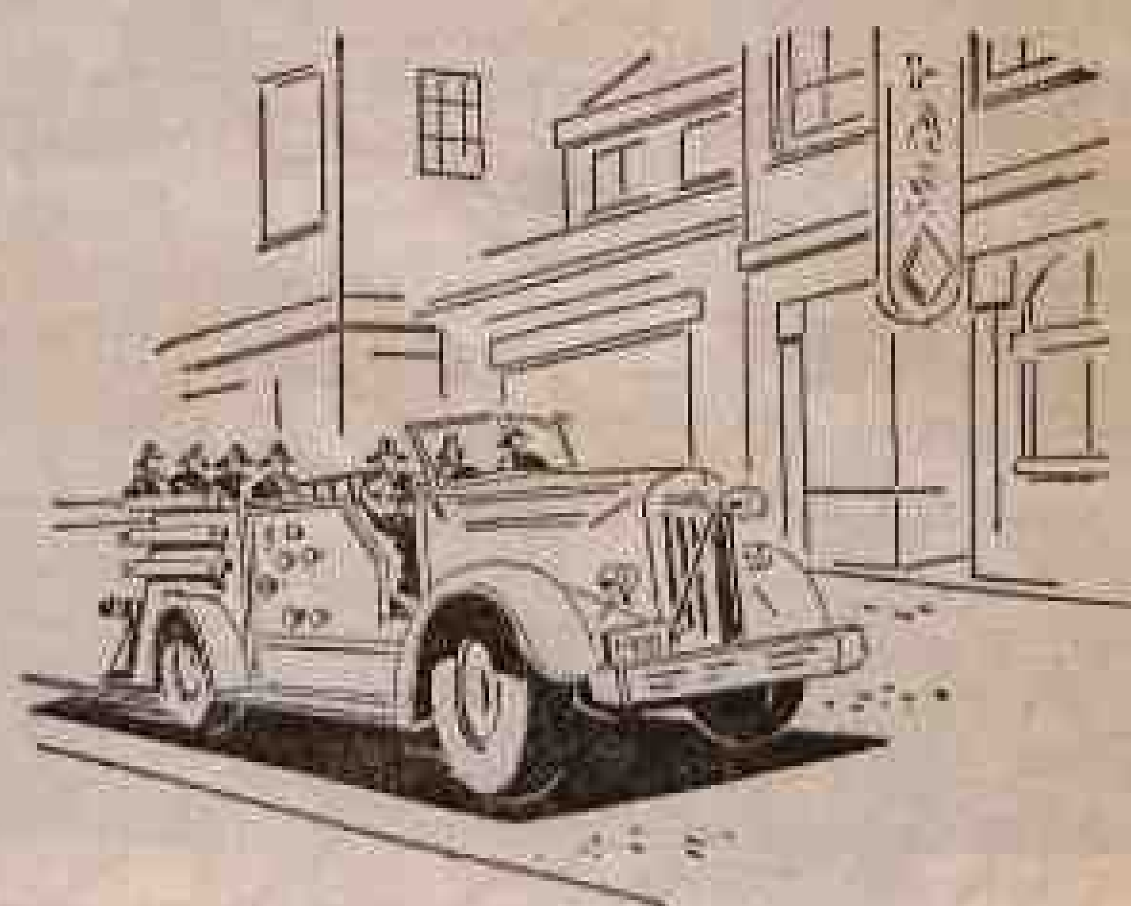
Quando se exige rapidez...

A carga ou o passageiro tem hora marcada para chegar ao seu destino. Não pode haver atraso... por isso, passam velozes os ônibus e caminhões, "engolindo quilômetros", calçados que vão com pneus Dunlop.



há DUNLOP

— o pneu de confiança!





Minutos após o início da prova de tremenda resistência que é a corrida de Le Mans foi tirada esta foto que nos mostra alguns concorrentes em plena atividade.

rias e parecem dispostos a superar os recordes anteriores.

Passo a dar um resumo dos principais acontecimentos notados nas três noites de treinos.

Na primeira, Kling em Mercedes bateu oficialmente o recorde da volta mais rápida que Stirling Mosa, em Jaguar, detinha com 169,356 k.p.h. Kling fêz agora 170,425 k.p.h., isto é, percorreu os 13.492 metros do circuito em 4 minutos e 45 segundos. Na reta que leva à aldeia de Mulsanne, os Jaguar, Ferrari, Mercedes e Talbot têm sido cronometrados a velocidades que atingem 280 k.p.h.

Os carros americanos têm causado sensação. Além de muito rápidos e potentes, apresentam um belo aspecto, com linhas aerodinâmicas.

Amedée Gordini, que viu a sua máquina avariada no Grande Prêmio de Mônaco, apresenta uma nova ao fim de 15 dias de trabalho.

A segunda sessão de treinos, na noite de 12 para 13, foi realizada após uma colossal trovoada acompanhada de fortes chuvas. O entusiasmo, porém, não esfriou e uma compacta multidão achou-se a postos durante as 4 horas da duração dos treinos. Embora sem características oficiais, Ascari e Simon, ambos em Ferrari de 2.715 cm3, bateram também o recorde da volta de Moss. Ascari fêz 172,851 e Simon 169,829. Oficialmente, registraram-se os seguintes tempos: 154,195 por hora de média aos Jaguar de Whitehead e de Hamilton; 129,869 ao Cunningham conduzido pelo próprio construtor e 114,285 ao Renault 4 CV de Pons.

Os Mercedes experimentaram um novo sistema de freiagem por aumento de superfície oposta ao avanço. E' um complemento da freiagem normal sôbre os tambores das rodas.

A última noite de ensaios decorreu em grande calma. De fato, a chuva deixara também nesta sessão o circuito escorregadio e os condutores não se aventuraram a derrapagens perigosas. Os Renault 4 CV continuaram treinando ativamente e Redlé conseguiu 110 à hora. Também os Jaguar têm provado muito bem, parecendo que só êles — ou talvez também os Ferrari — poderão competir com os extraordinários Mercedes-Benz (cujo sistema de freiagem de complemento foi abandonado).

Para a partida alinharão apenas 57 concorrentes, pois Rosier, o campeão francês, foi juntar-se aos azarados dos treinos.

O INÍCIO DA GRANDE PROVA

Às 16 horas vai ser dada a partida. Os carros encontram-se dispostos por ordem crescente de sua numeração — e portanto na ordem decrescente da cilindrada — em enviezado, com os motores parados. Os condutores, no bordo oposto da pista, defronte dos seus bólidos, aprestam-se para obedecer ao sinal que os fará correr a ocupar os seus lugares e a partir logo que possam.

Tal sucede, enfim. O ruído dos motores é ensurdecedor. Quase 200 mil pessoas, uma assistência-recorde, emolduram a cena. O entusiasmo é indescritível.

As surprêsas começam bem cedo, como consequência dum início extraordinàriamente rápido, que levará os menos prudentes a exigir demasiado das suas viaturas. O espírito de luta faz esquecer a muitos que vai ser necessário correr sem parar durante 24 horas e que a prova é de resistência tanto ou mais do que de velocidade.

OS PRIMEIROS EPISÓDIOS

Durante cêrca de 3 horas Simon, em Ferrari, levou a dianteira, a mais de 160 k.p.h., de média. Depois, é a equipe Manzon-Behra, em Gordini, que toma o comando. Tal situação vai durar várias horas, perante a impotência de alguns e a vigilância dos Mercedes.

Em breve começam as desistências. Com surprêsa geral e desgôsto dos seus condutores, os Jaguar — favoritos no início — vão abandonando sucessivamente.

Às 19,30, apenas 3 horas e meia depois do início, o último Jaguar pára para não prosseguir mais. E' o de Rolt, com avaria na ignição. Whitehead, com o motor excessivamente quente, e Mosa, com uma vela gripada, tinham já desistido. Também Ascari e Villoresi são forçados a abandonar.

Com o cair da noite, a hecatombe de desistências acentua-se. Às 23 horas já há vinte viaturas fora da luta. Entretanto, Manzon, ao volante de sua extraordinária Gordini, continua comandando a mais de 160 de média, seguido a cêrca de 1 minuto pelo Talbot de Levegh-Marchand, que tão bela figura irá fazer dentro em pouco.

OS AZARES CONTINUAM

Os azares continuam. O americano Walters, em Cunningham, derrapa e só pára em cima da areia. Sem auxílio — o regulamento não o permite — êle gasta quase duas horas em retirar sua viatura do atoleiro para a colocar de novo na pista, recebendo uma extraordinária ovação. Também o pequeno Renault de Pons, à saída de uma curva, vira-se, deixando o pilôto ferido.

Depois, novo drama e nova surprêsa. A Gordini de Manzon e Behra, que comandava havia 10 horas consecutivas, pára, com a roda dianteira direita arrastando-se bloqueada. Avaria nos freios onde, segundo parece, fôra utilizado material novo que não houvera tempo de experimentar devidamente; avaria estúpida e enervante, pois o motor continuava rodando forte e possante.

Eram 4 horas da madrugada. Indiferente às desistências, que atingem já a trinta viaturas, o Talbot de Levegh toma o primeiro lugar e vai começar a ganhar terreno e tempo sôbre os sempre calmos e confiantes Mercedes, perante o pasmo dos técnicos, que não esperavam semelhante êxito.

Às 5 horas Levegh tem duas voltas de avanço (cada volta são 13 km e meio). Às 10 da manhã tem 3 e ao meio dia tem 4, mantendo uma regularidade verdadeiramente extraordinária. A estrêla dos Mercedes começa a empalidecer e não há um só espectador que não julgue conhecer o vencedor de 1952. O entusiasmo é indescritível, pois

(Continua na pág. 45)



O carro norte-americano Cunninham que, dirigido pelo seu próprio fabricante, conquistou o 4.º lugar com a média horária de 141.267 km/h.

MANTENHA completo o seu estoque de PEÇAS!

Sr. Revendedor

Temos grande e variado estoque, sempre renovado, de peças sobressalentes e acessórios para tôdas as marcas e modelos de automóveis e caminhões, americanos e europeus. Mantenha completo o seu estoque de peças, encaminhando os pedidos à Cia. Auto-Lux Importadora.

OFERTA DO MÊS:

Rolamentos de todos os tipos, para FORD e CHEVROLET.

Se o Sr. ainda não recebe o catálogo mensal de peças, ilustrado, editado pela CIA. AUTO-LUX, preencha o cupom abaixo e remeta-o sem demora.

CIA. AUTO-LUX Importadora
Rio de Janeiro: Rua Evaristo da Veiga, 130
São Paulo: Av. São João, 1447
Favor enviar-me, com regularidade, o catálogo mensal de peças

Nome da Firma ____________________
Inscrição Nº __________ Bairro __________
Rua __________ Estado __________
Cidade ____________________ 0206
Agente de: ____________________

NOTA: Favor anexar um cartão de sua firma, para fins de cadastro.



CIA. AUTO-LUX

Rio de Janeiro: Rua Evaristo da Veiga, 130
São Paulo: Av. São João, 1447

XAVIER-M-1

Um Dos Mais Antigos Carros de Corrida Americanos

E' um «MERCER» de 1911 e está em plena forma...

EM TÔDA a parte do mundo há pessoas que de repente se deixam dominar pelo irresistível desejo de colecionar antiguidades, a ponto de ser essa diversão considerada pelos outros como «mania». Aqui no Brasil as lojas de «antiguidades» de espertos filhos de Israel fazem fortunas, estão em ligação com fábricas do Rio ou de São Paulo, onde se fazem à vontade móveis que se apresentam em seguida como de 1800, de 1700 ou até mais antigos...

Na América do Norte, a terra do automóvel, era natural que houvesse muitos colecionadores de antiguidades no ramo do automobilismo. E os há, de fato.

Museus diversos se ostentam em vários lugares, geralmente de propriedade particular e exibindo os mais primitivos modelos.

E há muitas pessoas, como o capitão de bombeiros Harry Johnson, de quem pasamos a falar, cujo maior prazer é empregar tôdas as horas vagas em reconstruir, polir, aperfeiçoar e usar velhos e venerandos automóveis.

O capitão orgulha-se de possuir um dos mais antigos carros de corrida americanos, um Mercer «Raceabout» de 1911.

Numa garagem do Texas o capitão (que mora em Los Angeles) encontrou há tempos êsse Mercer em deplorável estado. Apaixonou-se imediatamente pelo carro e comprou-o por 500 dólares. Pacientemente procurou, encontrou ou fabricou os acessórios que faltavam, pôs o carro em forma. Gastou muitos meses, muitas centenas de suas horas vagas para efetuar tal reconstrução. Mas agora passeia orgulhoso nêle e cogita até de tomar parte em competições de velocidade de carros antigos.

O Mercer era vendido ali por 1911 com um «certificado de garantia»: o carro atingiria seguramente a velocidade de 1 milha em 51 segundos ou o comprador receberia o seu dinheiro de volta...

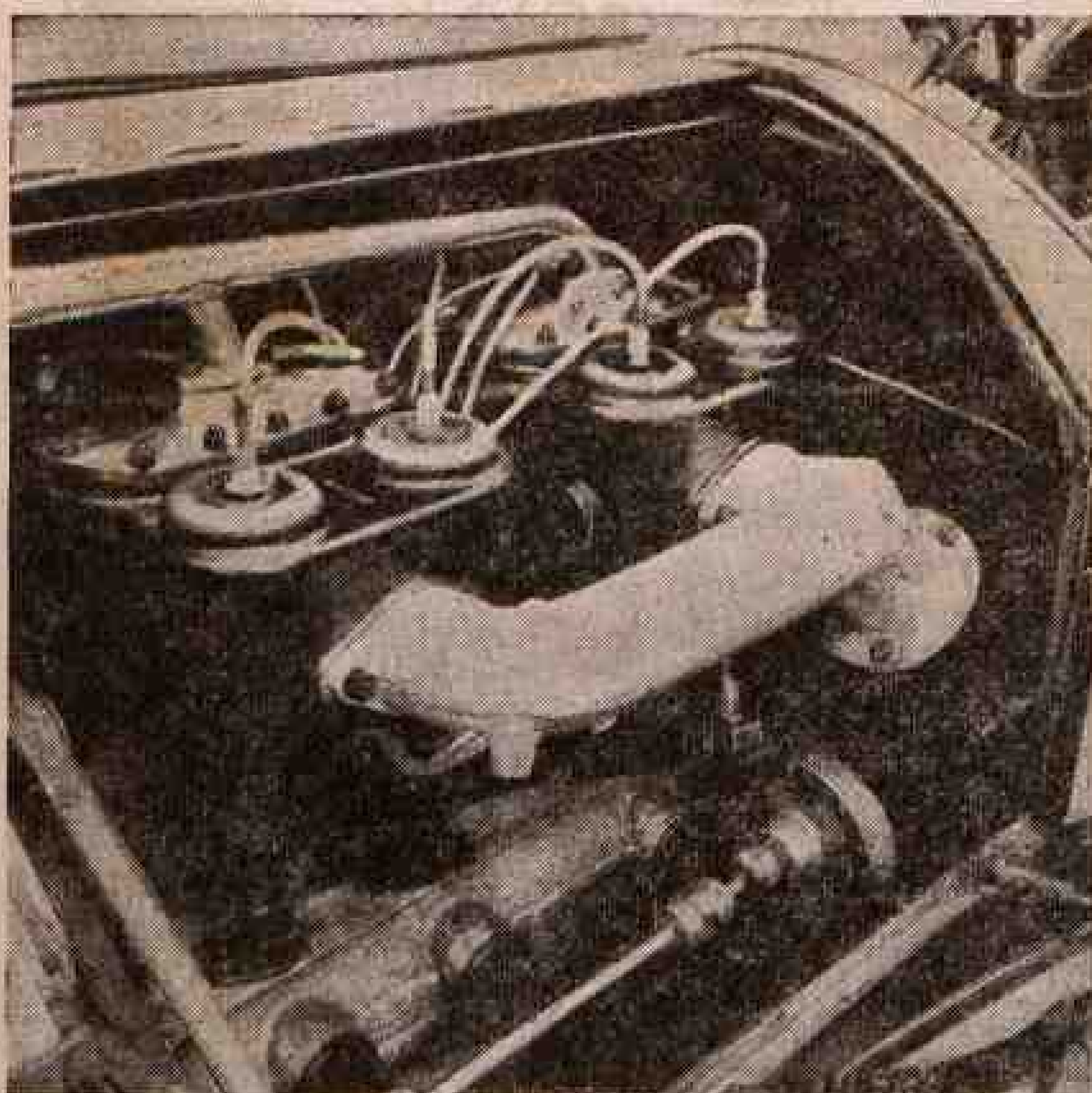
O Mercer do capitão Johnson não faz má figura: todo rebrilhante, encerado e envernizado (a espôsa do capitão também sente carinho todo especial pelo carro) atinge a velocidade de 120 k.p.h. e mantém com facilidade a velocidade de cruzeiro de 80 k.p.h. Um galão de gasolina dura 30 quilômetros. O pêso do veículo é de 1.200 quilos, o comprimento total é de 152 polegadas. O centro de gravidade é muito baixo, permitindo que as curvas sejam feitas com maior estabilidade do que as fazem muitos caros americanos modernos.

Em 1911 o «Mercer» era o mais veloz carro de corridas da época. A carroçaria é tôda metálica, com liberais ornatos e complementos de alumínio, bronze e mogno.

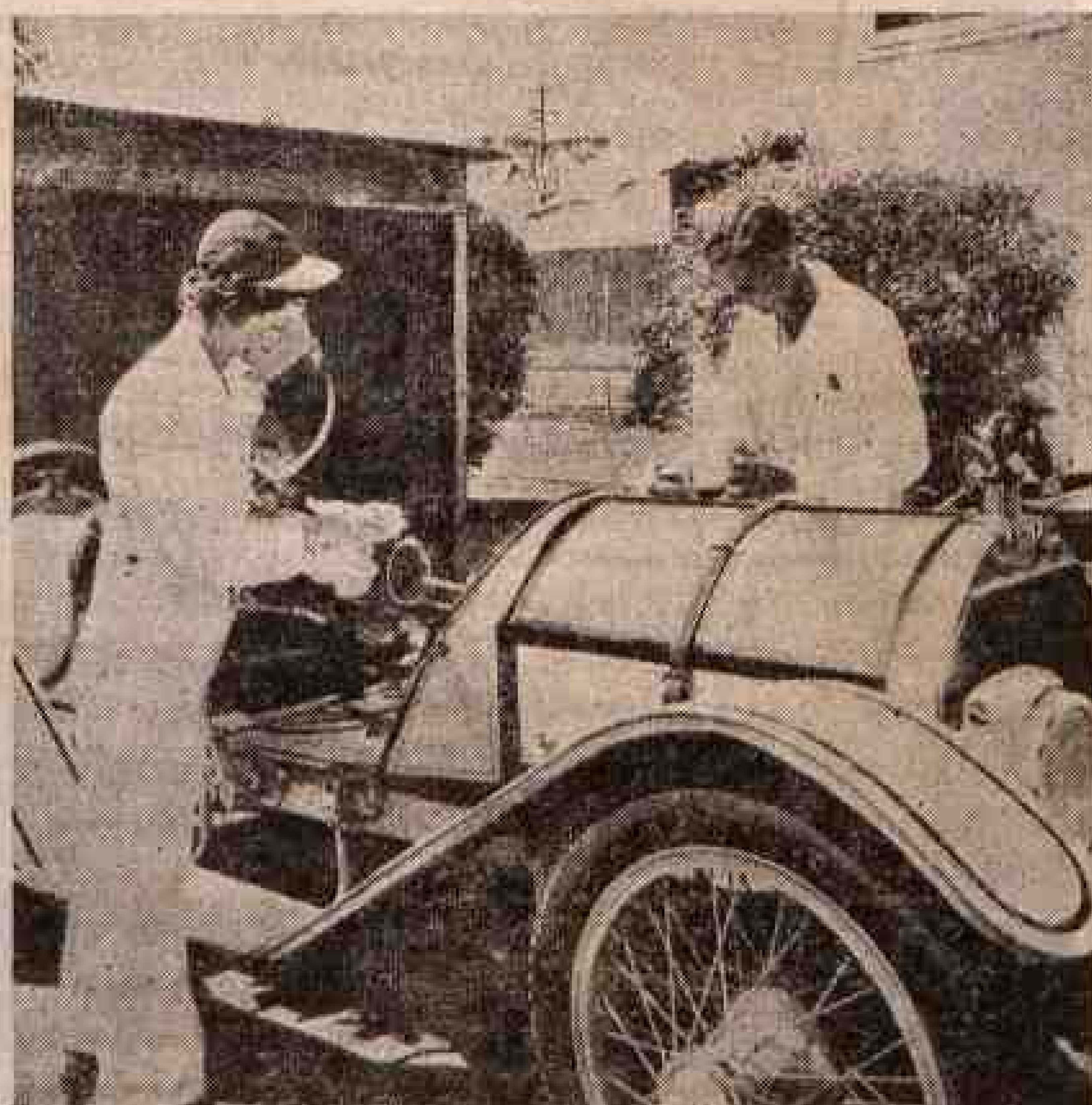
O motor é de 4 cilindros, com cabeça em T, com os blocos fundidos aos pares e com razão de compressão de 4.78 : 1.

O capitão Johnson tem outro carro, êste moderno. Mas, em sua opinião, o «Mercer» ainda rodará muito tempo depois que o outro carro já estiver no ferro velho.

«— É verdade — confessa o capitão — que a direção dos carros modernos é mais macia e que os freios são mais seguros. Mas o meu Mercer ainda vai durar muito...»



O bloco do motor é fundido em duas secções, com as válvulas de admissão de um lado e as de descarga, de outro.



O casal Johnson cuida carinhosamente do «filhinho», que apesar de velho ainda está em bom estado.

A Temperatura vai bem

quando o radiador é

HARRISON



Apresentando ampla superfície de resfriamento, os RADIADORES HARRISON mantêm a temperatura adequada ao motor de seu carro. Construídos dentro dos mais rigorosos princípios técnicos, os RADIADORES HARRISON oferecem um eficiente sistema de distribuição e circulação de água. Para melhor desempenho do motor de seu carro, exija RADIADORES HARRISON.



Produto da **GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.**

Êste emblema desperta atenção

- atrai bons negócios!



O prestígio do emblema G. M. aumen
movimento comercial de seu estabelec
Coloque-o em lugar de destaque e ve
os resultados são altamente compens

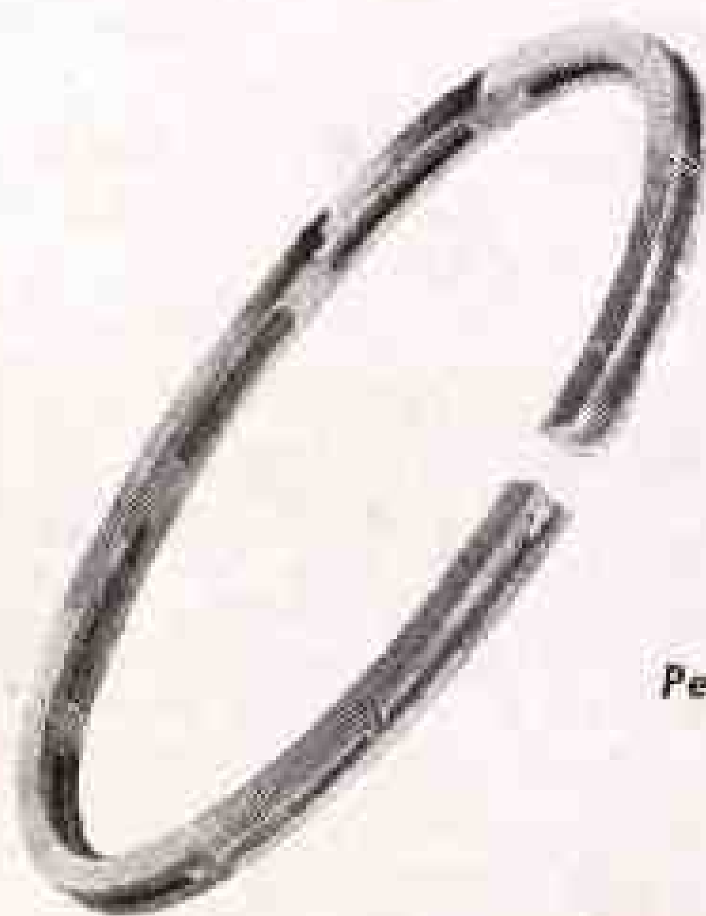
As peças e acessórios de excelente qu
aprovados pela GENERAL MOTOR
exigidos por milhares de automobilis

Isso faz com que a marca G. M. po
ótimos negócios.

Conserve o emblema G. M. à vista d
verifique como esta iniciativa contrib
conquistar mais clientes!

Produtos da **GENERAL MOTORS DO BRA**

Anéis de pistão "Pedrick"



Para dar novas fôrças ao motor — para a máxima economia de óleo e gasolina — instale Pedrick, anéis de qualidade comprovada.

Lâmpadas "Guide Lamp"



Luz abundante — eis o que convém. As lâmpadas "Guid Lamp" são melhores para carros, caminhões, ônibus e tratores, e melhores, também, para quem os guia.

Bobinas Delco-Remy



Quando o senhor instala uma bobina Delco-Remy, proporciona ao carro uma super--proteção. Prefira os produtos Delco-Remy nas substituições e manterá a satisfação e preferência do cliente.

Lonas Inlite de Freio



Feitas uniformemente nos altos padrões de qualidade, as lonas Inlite de freio oferecem maior durabilidade. Lonas Inlite significam mais clientes satisfeitos, mais vendas, mais lucros.

TIDOS

oloque-o em destaque!

mentará o
elecimento.
veja como
pensadores.

qualidade,
TORS, são
bilistas.

. possibilite

a de todos e
tribui para

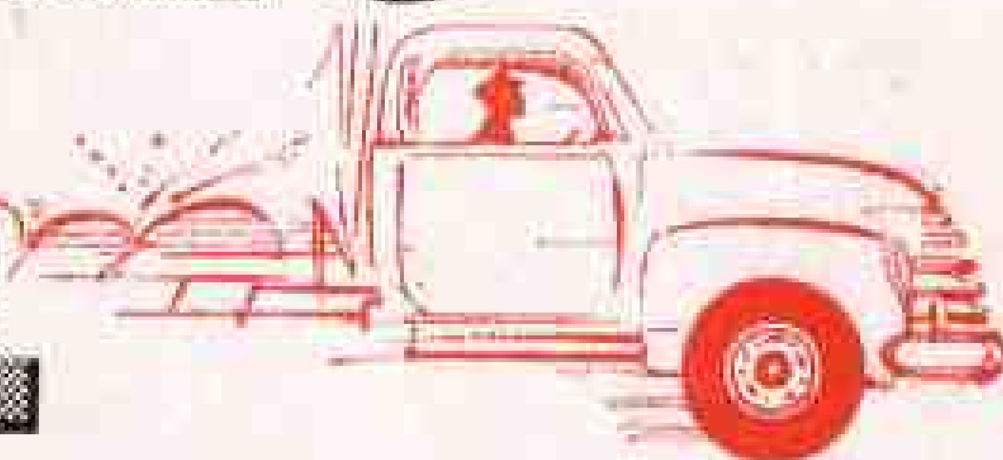


RASIL S. A.

Tudo corre bem







Precisão absoluta... resistência insuperável... durabilidade comprovada... eis o que assegura a qualidade New Departure! Os Rolamentos New Departure são integralmente garantidos pela General Motors do Brasil S. A.

com
Rolamentos New Departure



Produto da
GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

(*Continuação da pág.* 38)

a vitória irá sorrir à França. Cada vez que Levegh passa defronte das tribunas — e êle fá-lo sempre com uma regularidade matemática — a ovação e o incitamento são extraordinários.

FALTA 1 HORA!

São 15 horas. A corrida está prêsa apenas por 1 hora! E surge o maior drama desta prova memorável: Levegh não passa ao fim dos 5 minutos. A multidão debruça-se, procurando ver o início da pista. Os que restam passam velozes, mas Levegh não. A verdade é conhecida em breve, pois Levegh aparece enfim, mas no Bentley do diretor das corridas, pois o seu Talbot lá ficara com uma biela gripada. A decepção é enorme. E quando o vencedor moral de 1952 abraçou sua espôsa, que o auxiliara desde o início no pôsto de reabastecimento, não foram só suas as lágrimas que molharam o solo francês de La Sarthe. Ao oh! de desapontamento lançado por milhares de bôcas sucedera um silêncio apenas cortado pelo ruído dos bólidos que passavam. E, depois, foi a trovoada colossal duma ovação estrondosa que Levegh jamais esquecerá. Nem Levegh nem a própria França, que com êle perdera a corrida!

A última hora de luta já não podia interessar. Lang e Helfrich, ambos em Mercedes, levavam respectivamente 14 e 15 voltas de avanço sôbre o belo Nash-Healey de Johnson, que era terceiro. Dos 59 concorrentes que haviam alinhado à partida, apenas 7 iam chegar. Jamais corrida alguma fôra tão mortífera. Das 20 marcas que iniciaram, só 12 terminaram. E só Lancia terminou com as duas viaturas com que se inscrevera. Das 3 Mercedes chegaram duas. Das 6 Dyna-Panhard chegaram três, uma das quais, a "Monopole", de Hémard-Dussous, com 612 cm3 de cilindrada, ganhou o 1º prêmio em "índice de performance" pela terceira vez consecutiva, uma proeza extraordinária. Das 6 Renault, terminaram duas. Nash-Healey, Cunningham, Ferrari, Aston-Martin, Talbot, Frazer-Nash, Porsche e Jowett contentaram-se em apresentar uma viatura à chegada. Jaguar, Allard, Gordini, Morgan, Fiat, Peugeot, Osca e Simca haviam desaparecido.

Quando, depois das 16 horas, a multidão começou a debandar e Le Mans voltou ao sossêgo e à calma de seus domingos, uma impressão ficara marcada nos espíritos cansados dos assistentes, tal como no dos técnicos e concorrentes: é a de que, também em automobilismo, o bocado está guardado para quem o há de comer...

A CLASSIFICAÇÃO OFICIAL

(1º — Por distância)

1º — Mercedes, com Lang e Riess, média: 155,574.

2º — Mercedes, com Helfrich-Niedermayer, média: 155,001.

3º — Nash-Healey, com Johnson e Wisdom, média: 147,251.

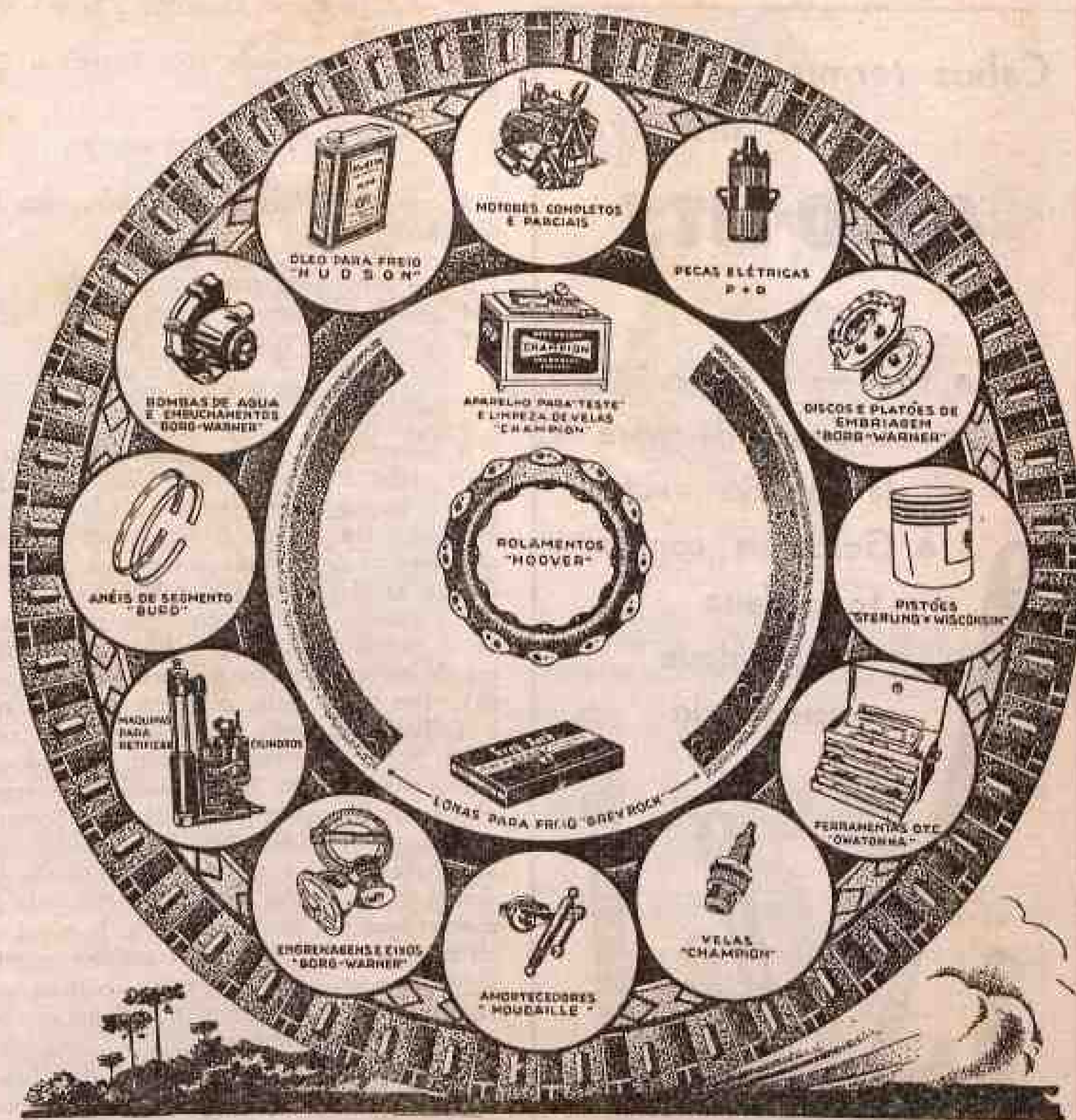
4º — Cunningham, com Cunningham e Spear, média: 141,267.

5º — Ferrari, com Simon e Vincent, com 140,078.

6º — Lancia, com Valenzano e Ippocampo, média: 139,268.

7º — Aston-Martin, com Clark e Keen, média: 138,991.

8º — Lancia, com Bonnetto e Anselmi, média: 138,352.



TUDO PARA
AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES!

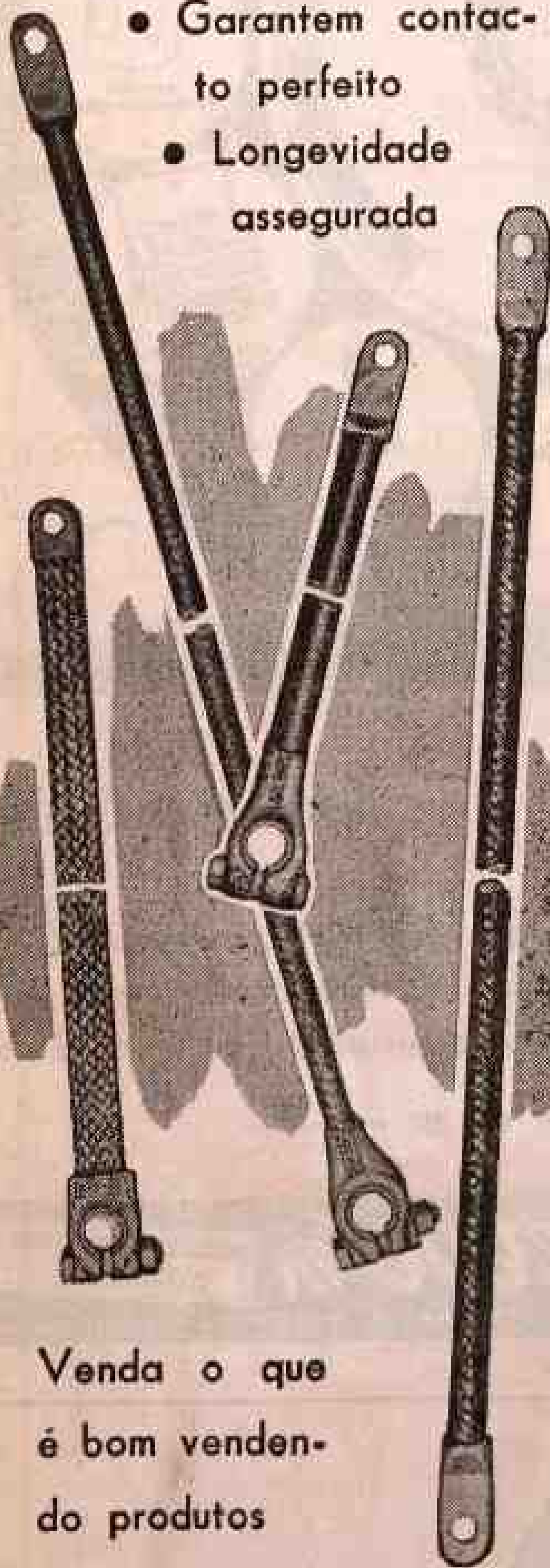
Dispomos do maior e mais variado estoque de PEÇAS E ACESSÓRIOS para automoveis e caminhões, bem como equipamentos diversos para oficinas mecânicas em geral. — Preços especiais para revendedores.



HERMES MACEDO S/A
BARÃO DO RIO BRANCO, 195/209
CURITIBA
CURITIBA — PONTA GROSSA — LONDRINA — MARINGÁ — BLUMENAU



O Mercedes-Benz de fabricação alemã, que venceu brilhantemente a grande corrida de Le Mans, conquistando os 1.º e 2.º lugares, com as médias horárias de 155,574 e 155,011 respectivamente.



9º — Talbot, com Chambas e Morel, média: 131,468.
10º — Frazer-Nash, com Peacok e Rudock, média: 125,897.

(2º — Por performance)

1º — Dyna-Panhard Monopole, com índice 1,295.
2º — Mercedes, com 1,274.
3º — Mercedes, com 1,269.
4º — Dyna-Panhard, com 1,222.
5º — Lancia, com 1,193.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A prova de 1952 é considerada como a mais fértil em surprêsas de todos os tempos. Não pròpriamente no vencedor — pois Mercedes era cotado como franco favorito — mas sim na facilidade com que se sucederam as desistências por avarias atribuídas a excesso de afinação (caso do Jaguar) ou a possível falta de adequada experiência de material empregado (caso do Gordini). Por outro lado, ninguém pensaria que o Talbot de Levegh, preparado por êle próprio, pudesse comandar como comandou.

O insucesso dos Jaguar ainda está sendo objeto de animados comentários. Segundo parece, as modificações introduzidas êste ano para permitir aumentar a potência não deram o resultado esperado, sendo de lamentar que tal não tivesse sido possível verificar antes da corrida. A melhor refrigeração pelo ar, procurada pelos técnicos, saiu ao contrário, os carros abandonaram por excesso de aquecimento.

Cunningham, embora tivesse classificado muito bem uma das suas viaturas, queixou-se do carburante que lhe queimou as válvulas das outras duas.

Segundo parece, o ponto fraco de Ferrari foi a embreagem. Ascari e Villoresi, que haviam batido o recorde da volta com a média horária de 173,159 km, foram forçados a desistir quando tanto havia a esperar dêles. Com avaria idêntica saiu o Ferrari de Heldé.

Quanto a Gordini, que entusiasmou a assistência e fêz tremer os adversários durante várias horas, há muito que dizer. Trata-se de uma viatura que poderia ter ganho se a guarnição dos freios se se tivesse portado como o resto. O desespêro de Manzon e de Behra foi tal, que se prontificaram a continuar a corrida com os freios dianteiros! Se êles já haviam conduzido tantas horas freiando aço contra aço, desapareceidas que foram as guarnições!

Uma das grandes proezas de 1952 foi a do Panhard Monopole de 612 cm3. Com uma regularidade extraordinária, gastando no total apenas 13 minutos para reabastecimento, a equipe Hémard-Dussous levou a sua viatura a uma vitória que, devido ao aumento das dificuldades impostas pelo Regulamento dêste ano, não estava prevista. O motor de 36 CV e 5.500 r.p.m. permitiu uma média geral de quase 117 quilômetros horários!

Que dizer do Talbot de Levegh? Pouca sorte, na verdade

E para o fim os Mercedes: Lang bateu o recorde da prova por mais de 5 km horários, isto é, percorreu mais 122 km do que Moss no ano passado. E' simplesmente extraordinário e muito mais se pensarmos que o outro Mercedes ficou apenas a 13 km ou seja uma volta.

Nash-Healey, em 3º lugar, ficou a 200 km de distância de Lang! Para quem reaparece não está mal, não é verdade?

Embora a grande maioria das desistências se deva a avaria mecânica, algumas houve, no entanto, causadas pela rigidez do Regulamento. Está nêsse caso Osca, que foi desclasificado por ser encontrado no stand sem motor parado. Segundo parece, a culpa era do motor que fazia auto-ignição.

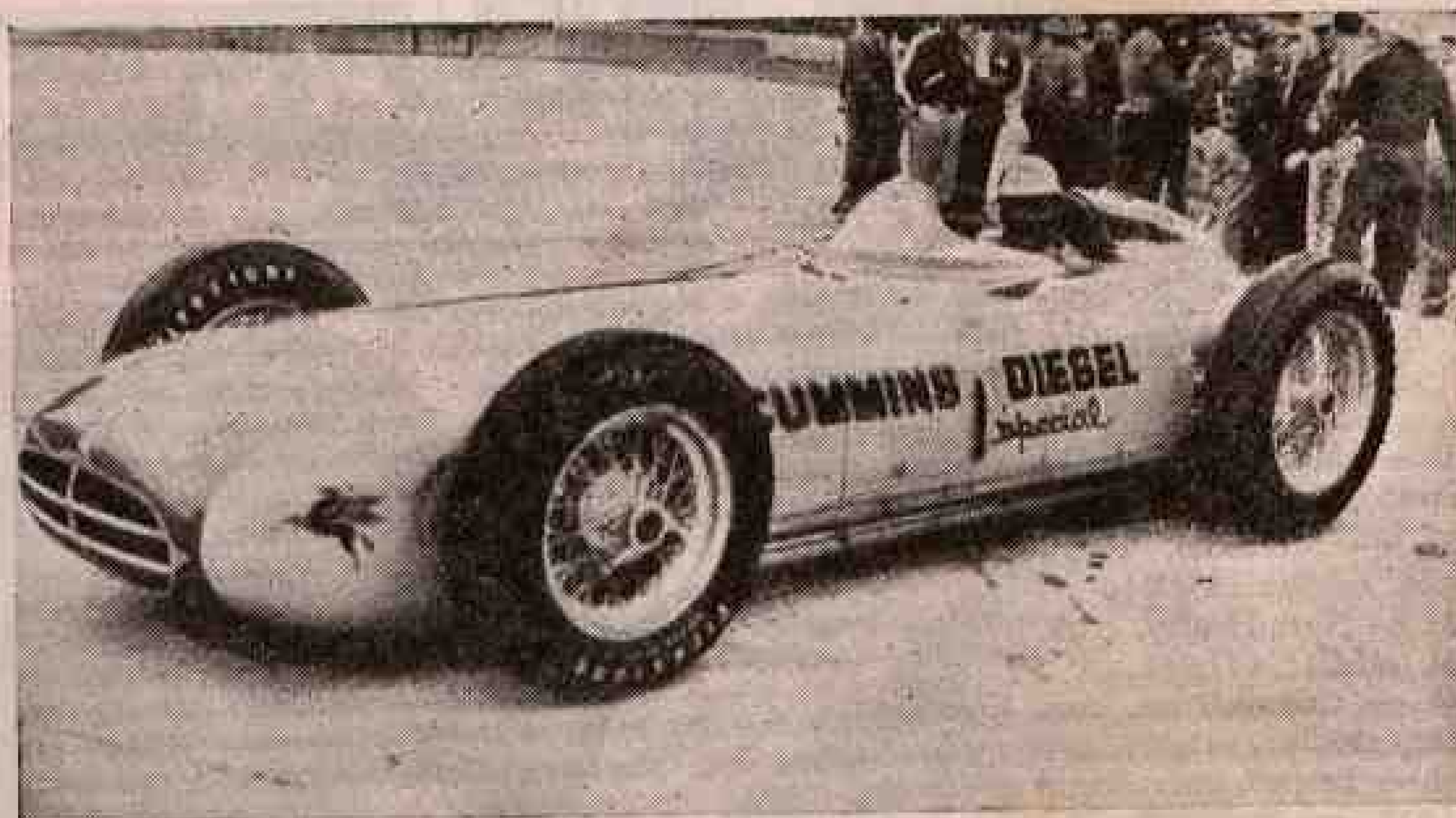
★

O entusiasmo despertado pela corrida foi extraordinário. De tôda a França e utilizando os mais variados meios de transporte deslocaram-se os entusiastas. Não poucos se mantiveram a pé durante as 24 horas da corrida, merecendo boa parte dos louvores atribuídos aos concorrentes.

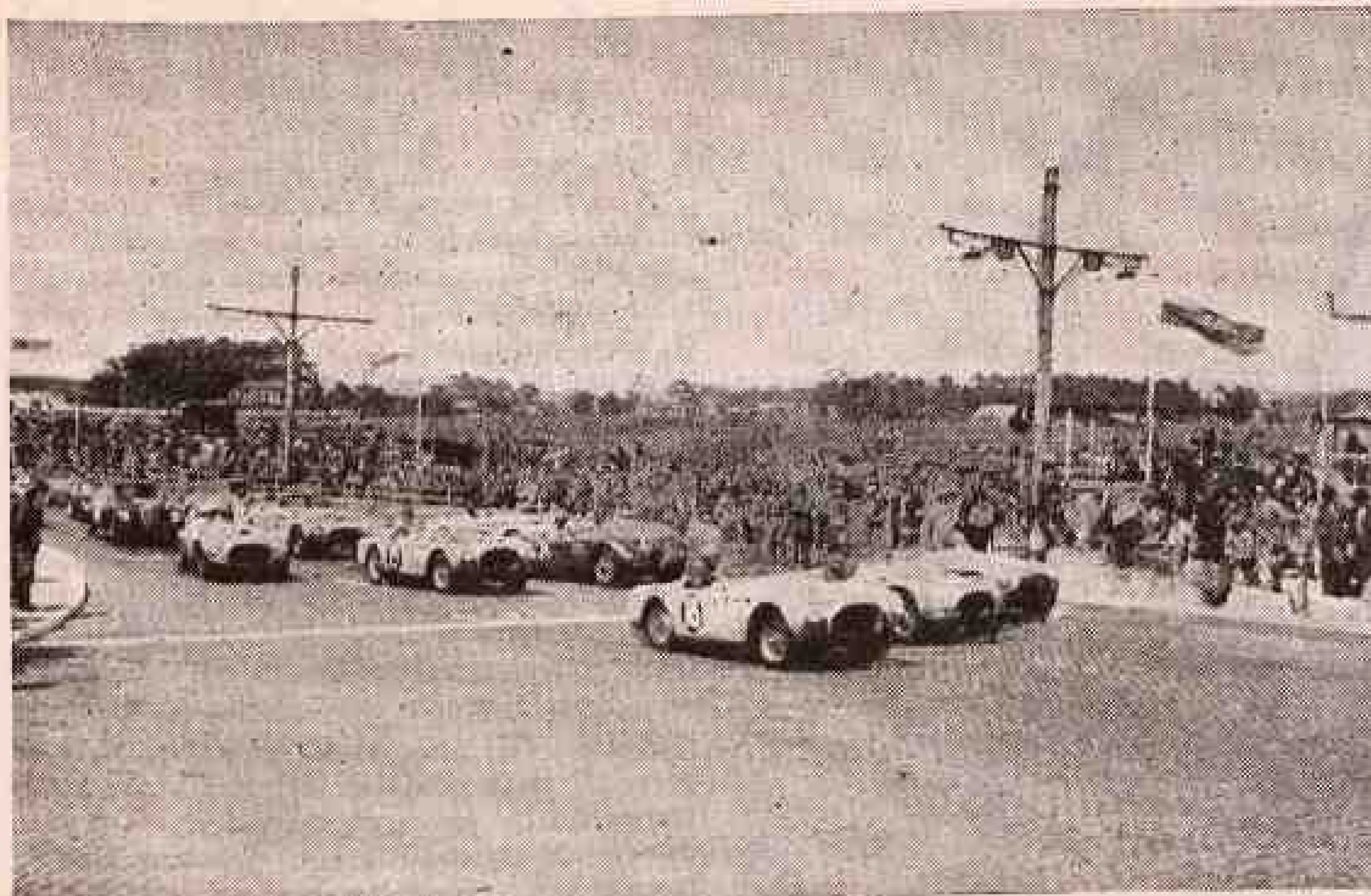
No final, a tristeza dos francêses era visível. De fato, por duas vêzes tinham estado prestes a vencer. E de ambas a avaria veio frustar-lhes esa alegria bem merecida, em manifesta falta de sorte.

HÉLIO ESTEVES FELGAS

Le Mans, 15 de junho de 1952.



DIESEL CONTRA GASOLINA! — **Êste Cummins Diesel Special fêz boa figura na prova das 500 Milhas de Indianápolis e ameaça em próximas disputas derrotar os carros a gasolina. Seu motor é de 350 HP. O combustível que utilizou foi um óleo diesel extra-refinado, contido num tanque de 180 litros de capacidade.**



A partida, na disputa do II Grande Prêmio de Portugal, foi dada em meio a grande animação e entusiasmo.

O II Grande Prêmio de Portugal em Automóvel

(Do correspondente especial de AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS em Portugal.)

TODOS os anos, a partir de 1951, segundo convenção esportiva internacional, realizar-se-ão no Pôrto os circuitos que receberam a denominação de "Grande Prêmio de Portugal", respectivamente para automóveis e para motocicletas.

A 22 de junho último efetuou-se o II Grande Prêmio de Portugal em automóvel.

O nosso correspondente especial na Europa, capitão Hélio Esteves Felgas, mandou-nos minuciosa reportagem, que somos forçados a condensar, pela carência de espaço, e que se segue.

OS TREINOS E A PROVA

A corrida de automóveis, reservada a carros Esporte, teve lugar no domingo, 22, perante um entusiasmo que as sucessivas desistências de Villoresi e de Bracco — anunciadas antes do início da prova — não conseguiram fazer diminuir.

O circuito dêste ano encontrava-se melhorado, o que permitiu melhores médias alcançadas logo nos treinos. De fato, enquanto Casimiro de Oliveira, em 1951, ganhara com 125,86 Km/h de média geral e 131,1 na volta mais rápida, êste ano, logo no primeiro dia de treinos, Sameiro deu 134,68 e Hamilton, no único Jaguar da prova, 133,53. E no segundo dia, Casimiro fêz 136 e Castellotti, Hamilton, Stagnoli e Vasco Sameiro ultrapassaram os 138 à hora. A partida para o Grande Prêmio foi dada às 16 horas. Era preciso fazer 50 voltas no circuito de 7.407 metros, o que dava 370,350 m.

Stagnolli toma logo o comando, seguido de Castellotti, Vasco Sameiro e Casimiro de Oliveira. Aumentando constantemente a média por volta, assim se mantêm êstes 4 corredores durante cêrca de metade do percurso, a êles se circunscrevendo a luta para a vitória. Na oitava volta Stagnolli faz 137,400 de média e na 11ª, 138 à hora. Na décima terceira volta Casimiro melhora o tempo e Sameiro, na décima quarta, dá 138,600. Nota-se que Castellotti e Vasco Sameiro aceleram, aproximando-se de Stagnolli. O atraso dos restantes é cada vez maior e os quatro da frente já ultrapassaram alguns dêles. Na 17ª e na 18ª voltas, Casimiro e Sameiro aceleram ainda mais, dando 140 à hora. Há a notar algumas desistências. Bonetto volta a parar no seu "stand", mas segue logo.

Na 27ª volta Sameiro passa Castellotti e segue em 2º lugar, perseguindo Stagnolli. Mas na 28ª, Castellotti estabelece a média de 141,960 e na volta seguinte ultrapassa Sameiro e Stagnolli, passando a comandar a corrida. A luta é emocionante. O entusiasmo atinge o auge quando, à 32ª volta, Sameiro passa Castellotti. Todos pensaram em nova vitória portuguêsa, brilhante segunda edição do ano passado. Mas na 35ª volta o italiano retoma a cabeça e desta vez para não mais a largar. Stagnolli, que parara para se reabastecer, é ultrapassado por Casimiro na 34ª volta. E na 37ª surge o acontecimento máximo: Sameiro, que já parara no seu "stand" à 36ª volta, volta a fazê-lo agora, mas para não prosseguir. A surprêsa e o desapontamento são gerais. Castellotti não tinha agora quem o incomodas-



Ofereça
MAIOR SEGURANÇA
Ofereça
CAPOL
FLÚIDO PARA FREIOS HIDRÁULICOS

• De ação positiva
• Não evapora
• Grande durabilidade
• Fabricado rigorosamente dentro das especificações da S.A.E.

protege • aciona • lubrifica



Fabricantes
Cia Acumuladores Prest-O-Lite
Av. Pres. Wilson, 1628
Tel. 33-2108 — C. Postal 8103
End. Telegr.: CAP
São Paulo

Os veículos de mais de 2.000 c.c. pertenciam à primeira, os de cilindrada entre 1.100 c.c. e 2.000 c.c. à segunda, e os até 1.100 à terceira.

A corrida manteve interêsse do princípio ao fim, atingindo momentos inolvidáveis de vibração e de entusiasmo entre a 26ª e a 35ª voltas, quando os quatro corredores da frente, dois italianos e dois portuguêses, se revesavam no comando da prova, lutando ardorosamente para a conquista dos melhores lugares. Afastado Sameiro da competição por avaria no dínamo e distribuidor, o interêsse diminuiu um pouco, dado que o avanço de Castellotti só dificilmente poderia ser anulado. Apesar disso, não sabemos ainda o que teria sucedido se Casimiro — que ganhou alguns segundos nas últimas voltas — tivesse apertado mais cedo.

A luta foi, no entanto, interessante, não se verificando qualquer desnível técnico entre os quatro corredores citados, todos dispondo de viaturas iguais. Ganhou Castellotti como poderia ter ganho Sameiro, Casimiro ou Stagnolli. Os portuguêses em nada ficaram diminuídos, se bem que se deva confessar não ter estado presente qualquer dos grandes "áses" do automobilismo desportivo europeu. Villoresi e Braco chegaram a ser inscritos, mas não compareceram. De qualquer forma, a prova foi um espetáculo interessante, que só mereceu elogios de quantos a ela assistiram ou participaram, e que se afirmou como indispensável no calendário internacional.

Quanto às viaturas, a supremacia dos "Ferrari", em número e em potência, era evidente. Quase só havia "Ferrari" em corrida. Na 1ª categoria, os de 2.715 c.c., 12 cilindros em V, dando cêrca de 170 H.P. e com uma velocidade máxima de 215 quilômetros por por hora. Na 2ª categoria, os de 1996 c.c., 12 cilindros em V, dando 120 H.P. e com uma velocidade máxima de 200 quilômetros por hora. Segundo parece, os Ferrari dos concorrentes italianos eram mais leves que os de Sameiro e Casimiro.

Deve salientar-se a classificação de Kurt e dando 180 à hora de velocidade máxima, também foi interessante. Diga-se de passagem, no entanto, que Bonetto, o vencedor de 1950, teria obtido melhor classificação se corresse em carro mais adequado.

Hamilton, com um "Jaguar", era o único que poderia fazer sombra aos inscritos da 1ª categoria — todos com Ferrari. Mas o ano não está propício para os carros inglêses que, como informamos de Le Mans, foram aqui obrigados a desistir pouco depois de iniciada a prova — e Hamilton teve que abandonar, aliás, numa altura em que já não podia contar com o triunfo.

Na 3ª categoria triunfou um dos D.M. (derivado do Fiat) inscritos, creditando-se Côrte Real Pereira de uma boa prova.

Também Nogueira Pinto merece parabéns pela corrida inteligente que fêz. O seu 4º lugar, à frente de mestres, é encorajador.

De 22 concorrentes partidos houve 14 chegados. O maior número de desistências verificou-se na categoria até 1.100 c.c., onde os dois Simca e os dois FAP partidos desapareceram nas primeiras dez voltas, deixando sòzinhos os três D.M., que chegaram ao fim sem avarias. E' interessante observar que das sete viaturas da 2ª categoria partidas só uma não chegou, e mesmo essa por acidente, não por avaria.

Os quatro primeiros classificados tinham os seguintes números: 29, 19, 26 e 20.

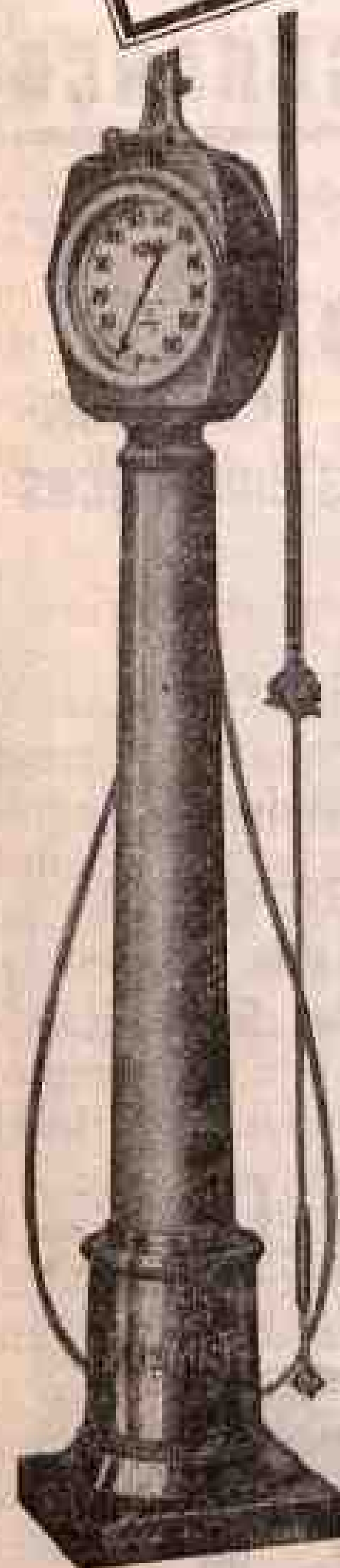
COMPRE UMA VEZ PARA TER... ...DE UMA VEZ!



O equipamento pneumático Kismet para postos de serviço e garages, constitue esplêndida inversão de capital na eficiência, tanto do agrado do público. De estrutura sólida e primoroso acabamento manual, todo produto da Kismet prima pela sua incomparável durabilidade.

A Balança de Ar e os Contrôles de Ar muraes Kismet, distinguem-se pela exatidão infalível do seu funcionamento. Os grandes mostradores são perfeitamente visiveis à distância. Há modêlos disponíveis providos de Contrôle Remoto, na extremidade da mangueira aplicada ao pneu.

Para lugares que não dispõem de ar comprimido, é indicado o uso do Compressor Manual Kismet, portátil, com rodas. Trata-se de um poderoso compressor de cilindro duplo, de manejo facílimo, mesmo para pneus gigantes.





KISMET
-equipamento especializado





Também se recomendam a Pistola Kismet (para remoção de pó, detritos, etc.) e a Pistola Hurricane para lavagem de carros, que lança poderoso játo d'agua destinado à lavagem de pneus incrustados de lama sêca.

Fabricantes:
WILLIAM TURNER (KISMET) LTD., SHEFFIELD, INGLATERRA

Representantes exclusivos para o Brasil:
HAMS & LUCAS LTDA. — Av. Churchill, 109, Grupo 804 — Tel. 22-6542
Caixa Postal, 2828 — End. Telgr. Cnarjams — RIO DE JANEIRO

se, pois levava 25 segundos sôbre Casimiro, que vinha fazendo uma prova estupenda de regularidade.

As desistências continuam. Na 35ª volta é Fernando de Mascarenhas. Na 41ª é Hamilton, por avaria, e Anselmi, que derrapou e se despistou, ficando com uma roda empenada.

Casimiro, na 46ª, volta a acelerar, encontrando-se a 24 segundos de Castellotti, e na 48ª volta está apenas a 13. Mas a prova vai acabar. E êle tem que se contentar com um honroso segundo pôsto.

CLASSIFICAÇÕES

São as seguintes as classificações:

1º — Castellotti (ital.) — Ferrari — 50 volta — 2 h 41 m 0,2 s — 138,02 — 1º da 1ª categoria.

2º — Casimiro de Oliveira — Ferrari — 50 voltas — 2 h 41 m 22,94 s — 137,70 — 2º da 1ª categoria.

3º — A. Stagnolli (ital.) — Ferrari — 50 voltas — 2 h 43 m 27,92 s — 135,84 — 3º da 1ª categoria.

4º — Nogueira Pinto — Ferrari — 47 voltas — 2 h 44 m 17,14 s — 127,14 — 4º da 1ª categoria.

5º — Carini (ital.) — Ferrari — 46 voltas — 2 h 41 m 35,34 s — 126,51 — 5º da 1ª categoria.

CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS

Italianos, franceses, inglêses, alemães e portuguêses concorreram ao II Grande Prêmio de Portugal, disputado em 3 categorias, consoante a cilindrada das viaturas.

Indústria de Automóveis no Brasil

Inquérito sôbre a situação do mercado de veículos motorizados

DEPOIS de amplo inquérito sôbre o mercado de veículos motorizados e as indústrias acessórias do país, a subcomissão de fabricação de jeeps, tratores, caminhões e automóveis apresentou à Comissão de Desenvolvimento Industrial um ante-projeto, com indicação das medidas apropriadas para fomentar a implantação da indústria de veículos no Brasil em bases sólidas.

Diz o relatório que já temos um mercado mínimo de 100 mil veículos por ano, um parque de veículos e serviços correlatos no valor de 50 biliões de cruzeiros, segundo cálculos autorizados, e que as nossas importações, inclusive peças, ascendem normalmente a mais de 4 biliões de cruzeiros anuais, sendo que em 1951 atingiram 5,2 biliões, fatôres êstes que, por si sós, justificariam o desenvolvimento das indústrias acessórias e mesmo a fabricação de veículos em nosso país.

Reforma das tarifas

O relatório assinala que as nossas tarifas alfandegárias não oferecem vantagens fiscais ao govêrno e nem defesa econômica aos produtos nacionais, sendo, pois, recomendável a sua reforma par dar à indústria brasileira a base de segurança necessária. Cita, também, a questão da taxa cambial aplicada às exportações, dada a diferença entre o valor interno e externo do cruzeiro, o que, em muitos casos, torna mais interessante importar do que fabricar essas peças no país. Outros fatôres apontados são os impostos internos que incidem sôbre as peças nacionais de substituição ou montagem, enquanto as originais estrangeiras estão isentas, e também o caso dos autos de passeio, que, se vierem montados, pagam impostos quase cinco vêzes menor do que desmontados, o que desestimula a indústria de montagem no país.

Considera a subcomissão que a existência de uma indústria de peças para veículos a motor, diversificada e com fontes de matéria-prima seguras, virtualmente assegura a criação de fábricas e linhas de montagem integral de veículos motorizados no Brasil.

Acentua o relatório que é imperioso o desenvolvimento das indústrias ligadas à fabricação de peças no Brasil, que poderão trazer, sòmente na rubrica de veículos e peças, uma economia inicial de 900 milhões de cruzeiros (baseados nos dados de importação do ano passado), além de propiciar, na mesma proporção, trabalho a muitas indústrias brasileiras, como, por exemplo, a textil, hoje em crise, para o fornecimento de todo o material para estofamento, mantas de algodão, utilização de resíduos, etc.

Proibição da importação de peças

Entre as medidas imediatas propostas à Comissão de Desenvolvimento Industrial, destacam-se a proibição da importação de peças para a substituição (spare parts), já produzidas no Brasil, cabendo à Alfândega verificar e impedir a importação dêsses artigos sob outra especificação, fixação de quantitativos de quotas para importação de veículos automóveis, considerando o uso, por parte dos comerciantes, de peças e partes de produção nacional (os importadores obteriam uma quota adicional, proporcional ao valor de aquisições comprovadas de peças nacionais); proibição, a partir de 1º de julho de 1953, da entrada de veículos montados para fins comerciais (revenda). Êsses veículos seriam importados obrigatòriamente sem os respectivos estofamentos, isto é, armações, molas e forrações, assentos, encostos, etc.; condicionar, a partir de 1º de julho de 1954, as licenças de importação para veículos a virem desfalcados das peças que, por coexistência de produção nacional substitutiva (similares), tivessem sua importação já regulamentada e contingenciada pela Cexim; facilitar a importação de matéria-prima especial e material semi-fabricado, destinados diretamente aos montadores ou organizações que provem o seu uso em peças de veículos, e, por fim, modificar a lei de impôsto de consumo, no que respeita a peças e acessórios de veículos.

«Sêlo de Garantia»

Quanto à qualidade das peças fabricadas no Brasil, sugere o relatório o aparelhamento adequado de um instituto da responsabilidade do I.N.T. (Instituto Nacional de Tecnologia), para que possa fazer o papel de controlador e analisador das peças, oferecendo às mesmas o que se poderia chamar de «sêlo de garantia e qualidade».

Incentivo a novas indústrias

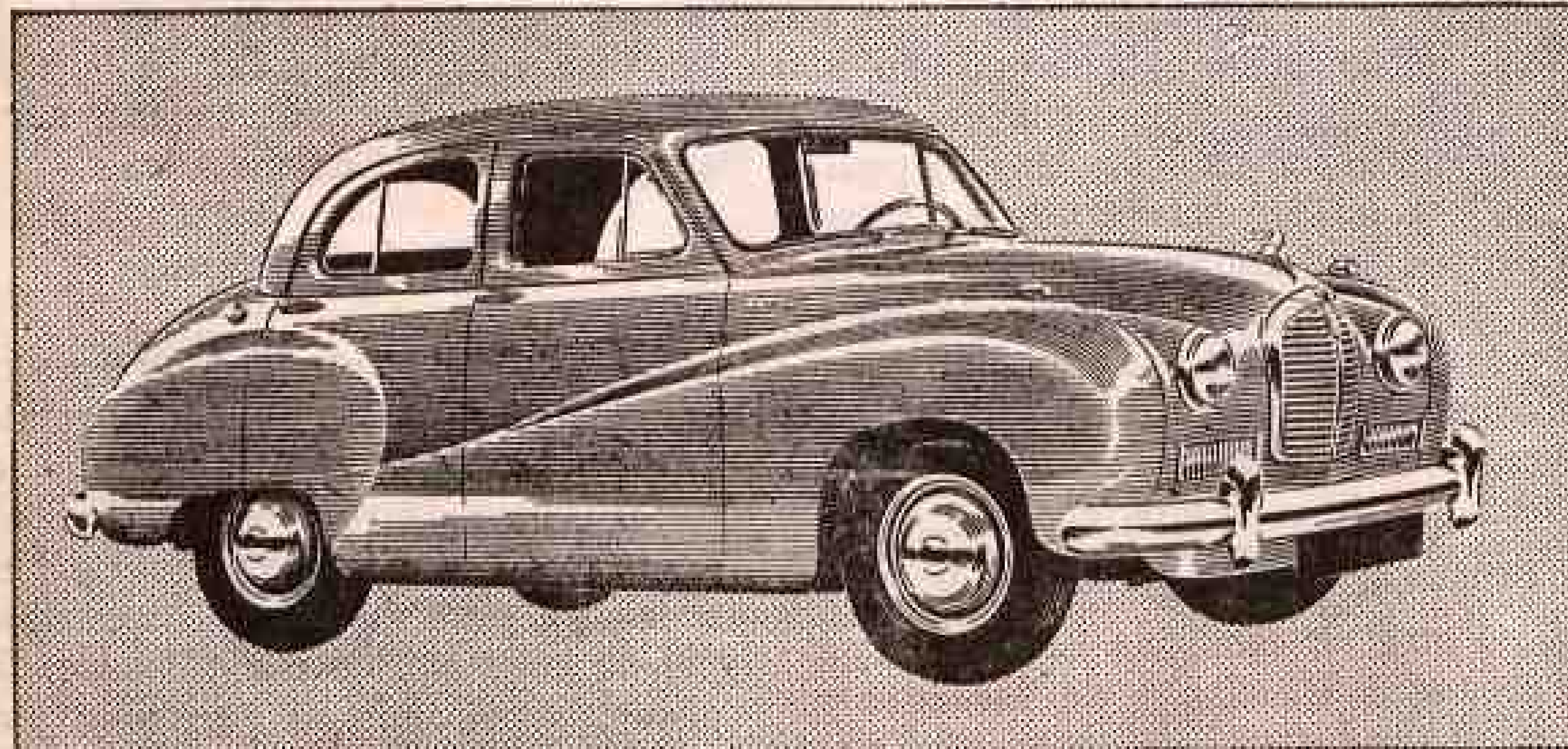
Finalmente, entre as medidas de incentivo para o estabelecimento dessas indústrias, sugere-se ainda: proteção aduaneira para o produto fabricado; isenção de impostos por determinado tempo; prioridade na obtenção das licenças de importação para maquinismos e equipamentos, desde que não fabricados no Brasil; reserva de mercado, mediante restrições quantitativas à importação do produto competidor e facilidade de crédito no Banco do Brasil, medidas estas que se aplicam tanto às emprêsas já existentes no país, como para as que queiram ampliar ou criar novas fabricações.



O HILLMAN MINX VENCE A CORRIDA DA ECONOMIA «ESSO» — Êste Hillman Minx, fotografado ao passar defronte o novo edifício da Companhia Lever em Nova York, foi o vencedor da «Corrida da Economia» patrocinada pela Esso. Percorreu 34,62 milhas com um galão de gasolina.

EM EXPOSIÇÃO

os novos modelos **AUSTIN**



o *NOVO*

A-40

SOMERSET...

Um carro que vai conquistar a preferência entusiástica dos automobilistas, pelas suas linhas modernas e ousadas.



o *NOVO*

A-70

HEREFORD...

A mesma distinção de sempre com aperfeiçoamentos técnicos notáveis.



o *NOVO*

A-40

SPORTS...

Eis aí um carro que vai fascinar os que têm espírito esportivo, pela sua performance a qualquer hora, em qualquer lugar!

se é um **AUSTIN** *confie nele!*

COMPANHIA



COMÉRCIO E REPRESENTAÇÕES

EXPOSIÇÃO E VENDAS: AV. OSWALDO CRUZ, 95 – TEL. 25-2307

A - 29.016

Borracha, a Coluna Mestra da Indústria Automobilística

SEM borracha não haveria automóveis. E sem borracha sintética o mundo de hoje seria outro, os Estados Unidos não teriam vencido a guerra.

Esta frase é de um químico, que se dedica há muitos anos a pesquisas na indústria de automóveis.

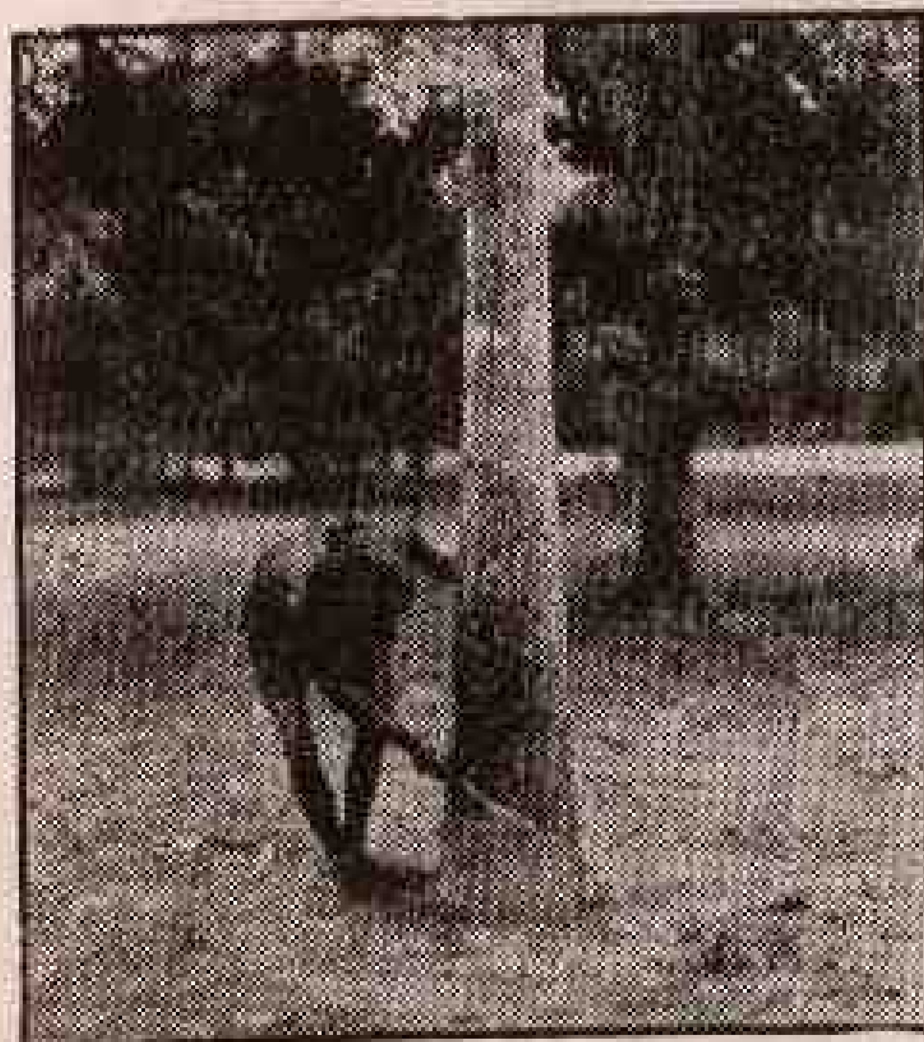
Os motores a explosão foram inventados, de fato, no século XVIII mas a descoberta ficou inaproveitada até o fim do século XIX quando Charles Goodyear inventou o processo de vulcanização da borracha, seguido logo depois pela descoberta de Dunlop, do pneumático e câmara de ar, inventos êstes que vieram permitir ao automóvel rodar pelas ruas e estradas.

O papel da descoberta de Goodyear é tão grande que a clássica história do automobilismo, de Doolitle, escrita em 1916, traz no frontespício a fotografia de Charles Goodyear com a legenda «O pai da indústria automobilística».

O motor a explosão foi anterior à locomotiva, pois já em 1770, meio século antes da construção da primeira linha férrea, um veículo a motor de explosão trafegou pelas estradas da França, construído por Nicholas Cugnoy. Com o advento das vias férreas, a idéia do veículo automóvel quase que morreu e jamais teria tomado qualquer impulso não fôra o advento da vulcanização da borracha.

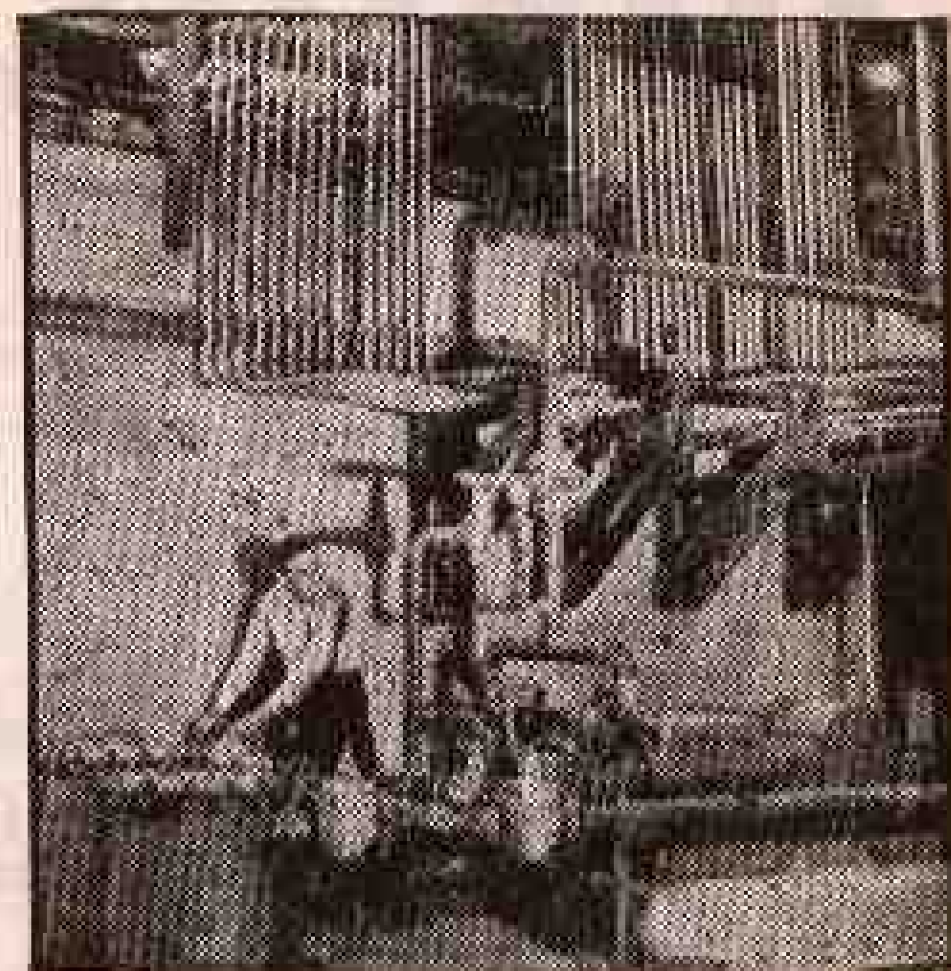
Foi só em 1941 que o povo norte-americano se compenetrou do papel da borracha, quando o ataque japonês suprimiu os fornecimentos que vinham do Oriente. Nessa ocasião os estoques na América eram de 600.000 toneladas, suficientes para o consumo de 1 ano em tempo de paz mas apenas de poucos meses com as necessidades da guerra. A produção do Brasil era insignificante, entre 20 e 30 mil toneladas por ano.

Antes da guerra já havia pesquisas para obtenção de borracha sintética. O primeiro produto obtido



A borracha natural tal como é extraída na Malaia.

foi a denominada «borracha metílica», fabricado a partir da acetona. Era dura como couro, teve aplicação nas manufaturas de produtos de couro, especialmente para solas de sapatos.



Canto de uma fábrica de borracha sintética.

Na Alemanha as pesquisas atingiram alto grau de intensidade, pois a obtenção de borracha era para êsse país questão de vida ou de morte. Fabricou-se ali uma borracha sintética que consistia numa combinação de butadieno com acrilonitrila. Êste produto, denominado «Buna N» ou «Perbunan», despertou grande interêsse por ser muito resistente aos óleos. Nos E. Unidos os químicos lograram na mesma época aperfeiçoar outros sintéticos, como o «Neoprene» e o «Tiokol», que apresentavam certas vantagens e certas desvantagens em relação à borracha natural. Assim, eram superiores ao produto natural para aplicação nas gaxetas de automóveis, nas bombas de água, mas eram inferiores para os pneus.

Os alemães progrediram e fabricaram a «Buna S», mais adaptável para pneus. E no decurso dessas pesquisas voltaram a um produto anterior, uma «borracha butílica», derivada do isobutileno, que é um sub-produto da refinação de petróleo. Esta descoberta atraiu a atenção dos americanos, especialmente dos refinadores de petróleo e, sujeita a ulteriores pesquisas, deu em resultado a obtenção de gasolinas mais ricas em octanas e de um produto que reduzia os efeitos das mudanças de temperatura sôbre os óleos lubrificantes.



Os jogos de rodas e pneus são levados pelo cabo aéreo da linha de montag em.

No ano crítico de 1942 a indústria americana viu-se em face de um dilema dramático: ou descobria a borracha sintética ou a nação seria derrotada. As pesquisas foram feibris e finalmente foi escolhido o me-

METAL LEVE S/A

COMEÇOU A FABRICAR

PISTÕES MAHLE no Brasil

PISTÕES MAHLE são os mais afamados da Europa

PISTÕES MAHLE são usados ha mais de 30 anos pelas principais fábricas de automoveis da Alemanha

PARA A REFORMA DO SEU MOTOR PEÇA

PISTÕES MAHLE e terá um pistão legitimo no seu carro

PISTÕES MAHLE são fundidos em coquilhas com a liga de alumínio lo-ex do Canada e termicamente tratados

PISTÕES MAHLE recebem um acabamento de alta precisão dentro das normas prescritas pelas fábricas de automoveis

PISTÕES MAHLE têm furos de pino mandrilados a diamante e a superficie endurecida

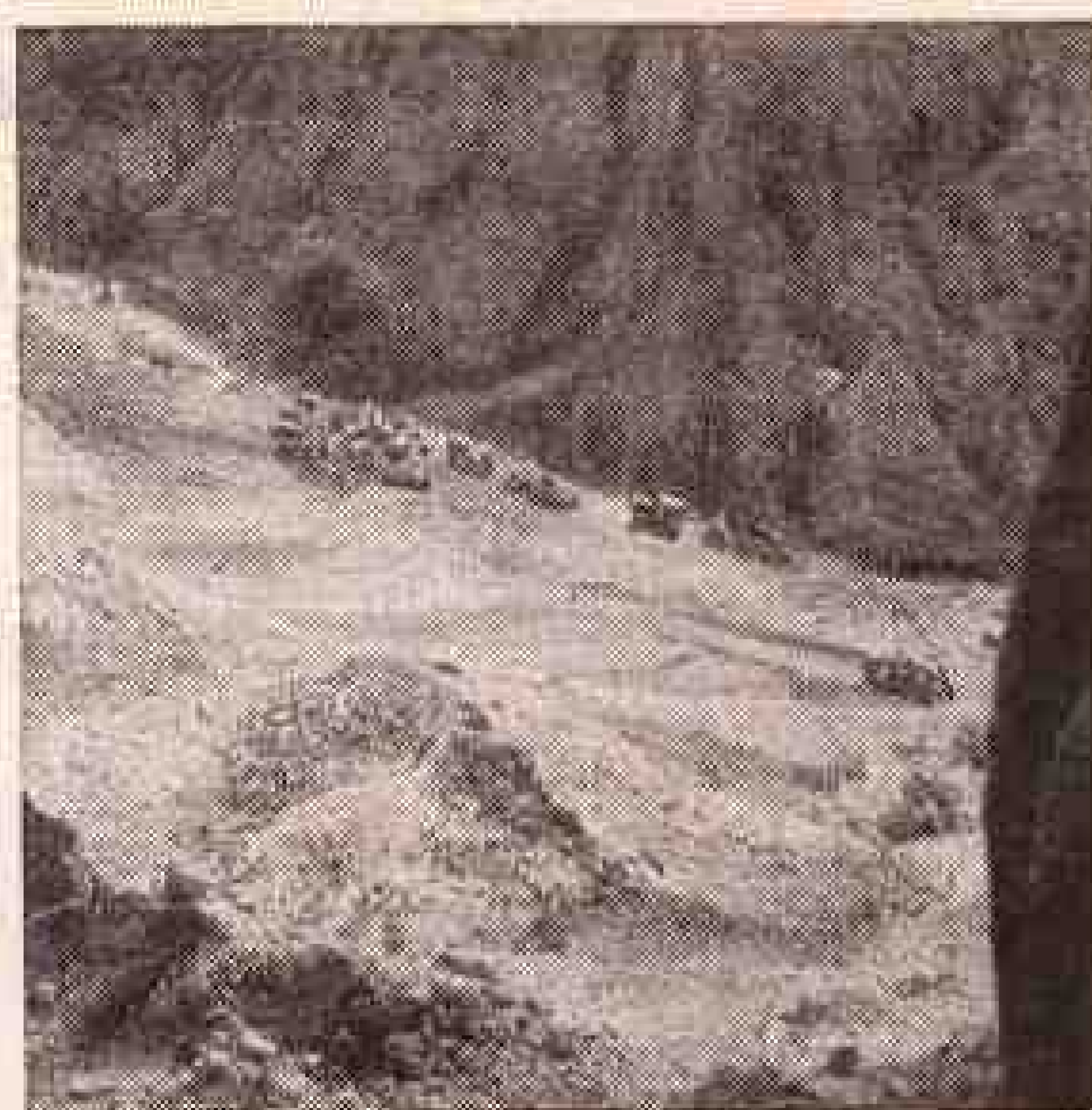
PISTÕES MAHLE têm absoluta uniformidade de peso garantindo com isso uma marcha suave do motor

PISTÕES MAHLE já são fornecidos para as principais fábricas de automoveis no Brasil

FÁBRICA: SÃO PAULO, RUA INDEPENDENCIA 480

Telefone:32-8634

ESTADO DE SAO PAULO: **Importadora «Orbis» Ltda.** — Rua João Bricola nº 46, 6º, s/629 — Telefone: 32-1242. ESTADO DO RIO DE JANEIRO e DISTRITO FEDERAL: **Ernesto A. Bach** — Rua Uruguaiana, nº 118, s/408 — Telefone: 43-9968. ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL: **Rudolf Dmuth** — Caixa Postal nº 1725. OUTROS ESTADOS: **Representações de Máquinas, Motores e Acessórios Remma S. A.** — Avenida General Olimpio da Silveira, nº 63 — Telefone: 51-4351 — São Paulo e Caixa Postal nº 2052 — Rio de Janeiro.



ABRINDO UMA ESTRADA NA ROCHA — Esta verdadeira procissão de escavadeiras International está concentrada num pequeno trecho de estrada que vem sendo aberto 60% na rocha bruta ligando a capital da Venezuela ao principal pôrto daquele país, La Guaira. Será uma auto-estrada de 20 km apenas mas sua execução tem de superar obstáculos fantásticos. A estrada terá 4 pistas e custará mais de 1 bilião de cruzeiros. Só ficará pronta em 1953.

lhor sintético, denominado GRS e constituído de butadieno e estireno. O butadieno era matéria prima obtida de petróleo ou de álcool de cereais; o estireno é um derivado do carvão de pedra. Os primitivos pneumáticos de GRS eram bem inferiores aos de borracha natural, e as câmaras de ar eram mais inferiores ainda. Com o tempo, porém, com os novos estudos, foram se introduzindo aperfeiçoamentos. Hoje, embora já exista a borracha natural em quantidade, a maioria dos pneus são feitos com borracha butílica, porque esta conserva o ar melhor do que a natural.

Em 1949 a borracha sintética GRS foi de tal modo melhorada que ultrapassou decididamente a natural

Use seu caminhão para puxar... e economize!



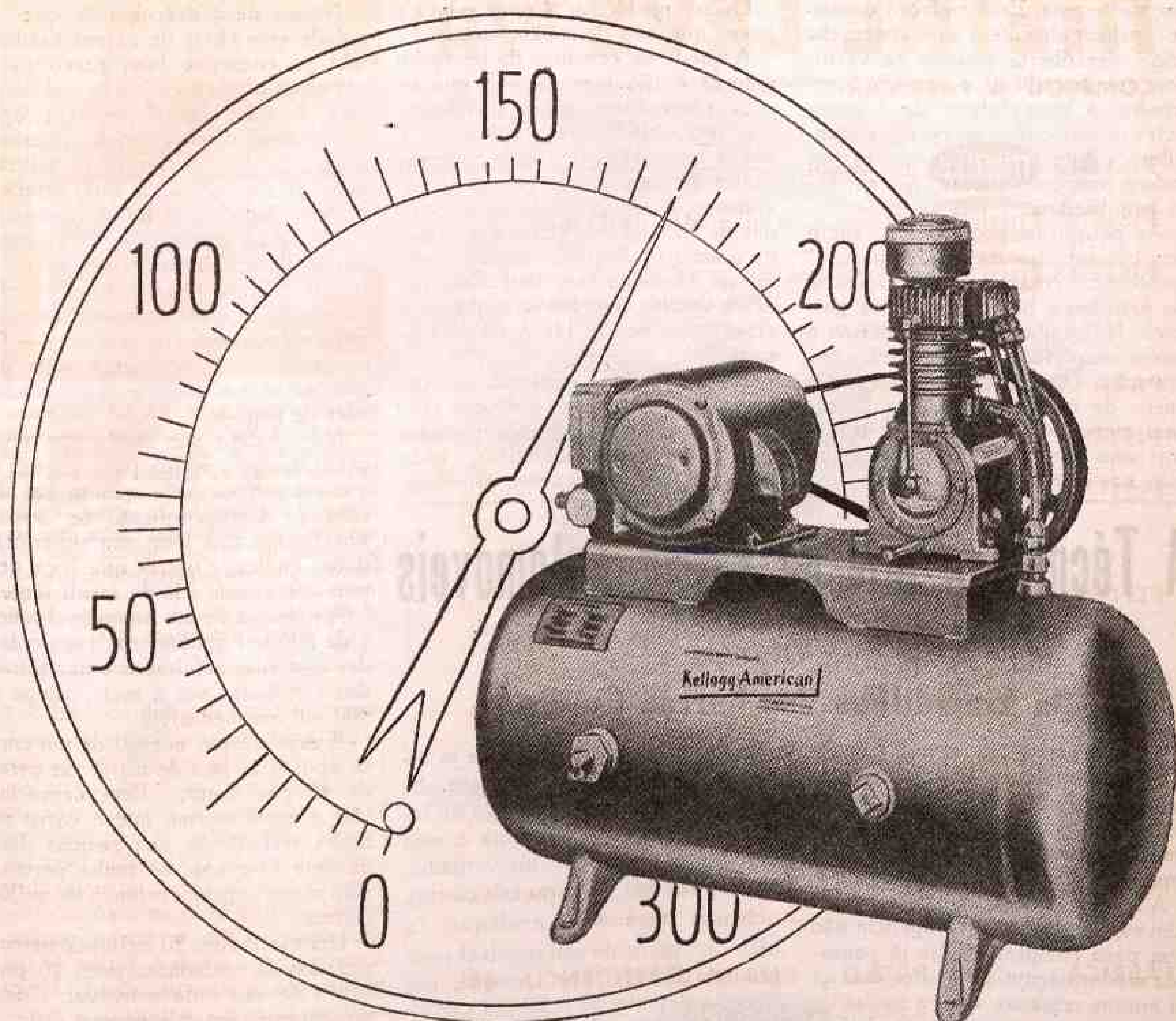
Um caminhão, como um cavalo, pode *puxar* muito mais do que pode *carregar*. Êste simples fato mostra-lhe a maneira de reduzir o custo dos transportes.

Com Trailers Fruehauf, um caminhão-trator de potência igual puxa duas vêzes a carga de um caminhão simples e, assim, um motorista faz o trabalho de dois.

Consulte nossos técnicos sem compromisso sôbre seus problemas de transporte.

FRUEHAUF TRAILER S. A.

Avenida Presidente Wilson, 2.464 - Cx. Postal, 9.238
Tel.: 35-7222 - SÃO PAULO



Eis aqui a real fôrça do ar

Os compressores de ar Kellog-American proporcionam algo mais do que ar comprimido. Proporcionam: Economia de operação, Serviço sem interrupção, Duração excepcional... em uma palavra, tudo o que os 40 anos de experiência de Kellog-American permitem incorporar a cada um dos compressores que fabrica.

V. S. pode escolher compressores de uma ou de duas fases; com motor elétrico ou a gasolina; desde de 1/4 de HP até 10 HP.

Solicite folhetos descritivos gratuitos sôbre êsses compressores. Consulte o representante de Kellog-American ou escreva diretamente a:

IMPORTADORA MERCANTIL S/A

Avenida Venezuela, 131 — RIO DE JANEIRO

Compare

ESTAS CARACTERÍSTICAS:

- Válvulas leves, tipo de chapa
- Arrefecedores internos aperfeiçoados
- Peças giratórias rigorosamente equilibradas
- Comandos múltiplos
- Excelente potência motriz
- Coxinetes anti-fricção
- Filtros silenciadores eficientes
- Lubrificação sob pressão

AMERICAN Brake Shoe COMPANY

DISTRIBUIDORES DA AMERICAN BRAKE SHOE COMPANY NEW YORK

em vantagens. Esta melhora consiste principalmente na «borracha fria», descoberta quando se verificou que butadieno e estireno, resfriados à temperatura de 5 graus antes de colocados no reator e mantidos a esta temperatura durante todo o tempo da reação, dão produto bem melhor.

As pesquisas prosseguem, tanto nos laboratórios da indústria automobilística como nos da indústria do petróleo e nos da indústria química. Há ainda muitos problemas a serem resolvidos. Um dêles, por exemplo, é o seguinte: Porque os pneus de borracha sintética derrapam menos no gêlo do que os de borracha n a t u r a l mas derrapam mais nas estradas molhadas?

Outro problema: Como o b t e r pneus que não derrapem nunca?

A queda no consumo da borracha natural é tão pronunciada que os seus plantadores estão estudando com intensidade novas aplicações e novos usos. Um dos mais interessantes dêstes é sem dúvida o da pavimentação de estradas, as «estradas de borracha». A primeira estrada a ser pavimentada com borracha foi na Holanda, em 1949. No fim dêsse mesmo ano fêz-se a primeira experiência nos E. Unidos e no Canadá.

No momento, o consumo de borracha sintética atinge a 40 por cento do total. Há uma grande variedade de borrachas sintéticas, cada qual com suas aplicações especiais.

A Técnica e Arte de Vender Automóveis

(Continuação)

VII

As Armadilhas dos Carros Usados

NÃO pense o sr. que o freguês que apareceu na sua agência querendo comprar um carro novo e pedindo a avaliação do seu carro usado quer realmente comprar ali o caro que o sr. vende.

A imensa maioria das pessoas que vêm espontaneamente à agência não vêm para comprar. Elas já pensaram maduramente, há muitos dias ou há muitas semanas, qual a marca de carro que vão comprar. Já deliberaram essa compra. Mas querem obter pelo seu carro usado o máximo que lhes seja possível, querem até o último cruzeiro. Vão porisso à sua agência em busca de avaliação e de boa oferta pelo seu carro usado, para em seguida utilizarem essa oferta como argumento na agência onde estão realmente decididas a fazer a compra.

Vinte vendedores, vinte agências são assim ocupados por essa pessôa que quer simplesmente ofertas pelo seu carro. Os vinte vendedores se lamentam de haverem perdido uma venda. Não a perderam, na verdade.

Não pergunte nunca ao seu candidato a compra "quanto êle quer pelo seu carro usado". Que é que o sr. espera que êle responda? Que peça uma quantia infima? Êle pedirá o máximo, 50 por cento ou 100 por cento acima do valor razoável e real do seu carro.

Não pergunte nunca se êle já teve alguma oferta pelo seu carro. Se ainda não a teve — e muitos de fato a tiveram — a pergunta é uma verdadeira insinuação, um verdadeiro convite para procurar tais ofertas.

Nunca faça uma avaliação "a ôlho" no carro do seu possível comprador, dizendo, por exemplo, que "deve valer uns 50 a 70 mil cruzeiros". O comprador: 1º — Perde a confiança na sua capacidade de avaliação. 2º — Daí por diante não quererá ouvir falar em menos de 70 mil cruzeiros.

Nunca dê a desculpa de que "a cidade está cheia de carros usados, não se consegue bom preço para um carro usado hoje". O candidato, se é de uma capital, pensará lógo em ir vender seu carro no interior, onde não deve haver tanta saturação. E vice-versa, se é do interior pensará lógo em ir até à capital.

Não diga nunca: "— O máximo que podemos dar pelo seu carro é tanto". Essa frase é interpretada pelo candidato à compra de um carro novo nos seguintes têrmos: "— O seu carro vale realmente mais do que isto mas não estamos em condições de pagá-lo".

Nunca diga que ainda não teve carro daquela marca para vender e que porisso não sabe quanto vai alcançar. Essa confissão de desconhecimento tira tôda sua superioridade, qualquer oferta que faça depois disso será achada insuficiente.

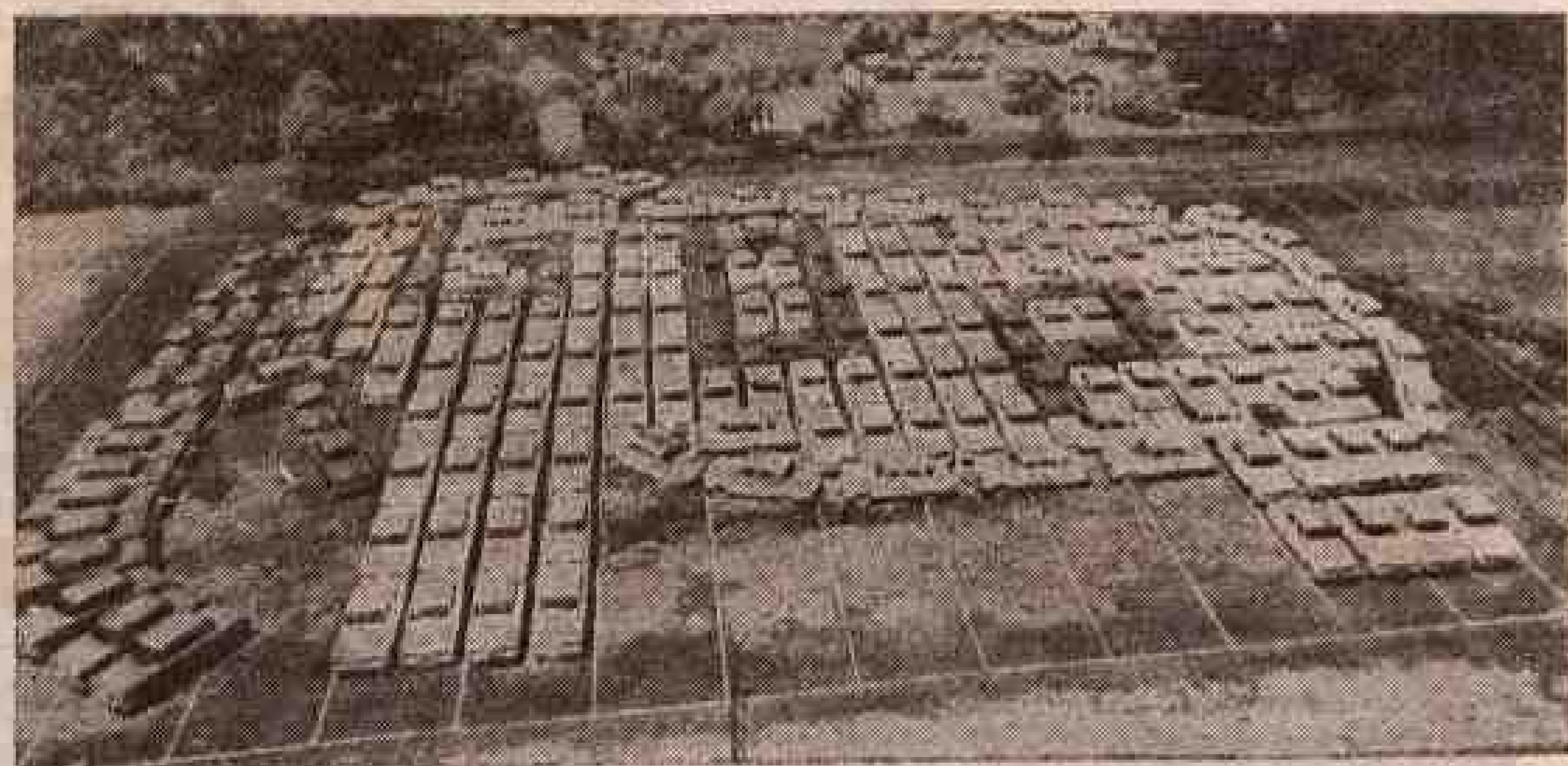
A duração de um automóvel atual é de 200 mil quilômetros (nas cidades com ruas asfaltadas e nas estradas asfaltadas vai a mais, atinge a 400 mil em média).

A depreciação normal de um carro após o 1º ano de uso é em geral de 40 por cento. Esta depreciação é usual mesmo que o carro só tenha trabalhado uns poucos dias durante êsse ano, só tenha percorrido umas poucas centenas de quilômetros.

Um carro com 20 mil quilômetros rodados só trabalhou, pois, 10 por cento de sua vida provável, ainda tem 90 por cento de serviço útil.

Um poderoso argumento para a venda do carro usado será, pois, êste: — O sr. vai comprar por 60 por cento do seu preço de novo êste car-

(*Continua na pág.* 59)



AUTOMÓVEIS E ELEFANTES —
Olhem bem êstes 100 automóveis e verão um elefante branco, símbolo do Partido Republicano, nos Estados Unidos. Trata-se de propaganda eleitoral, em que o automóvel não pode deixar de tomar parte saliente.



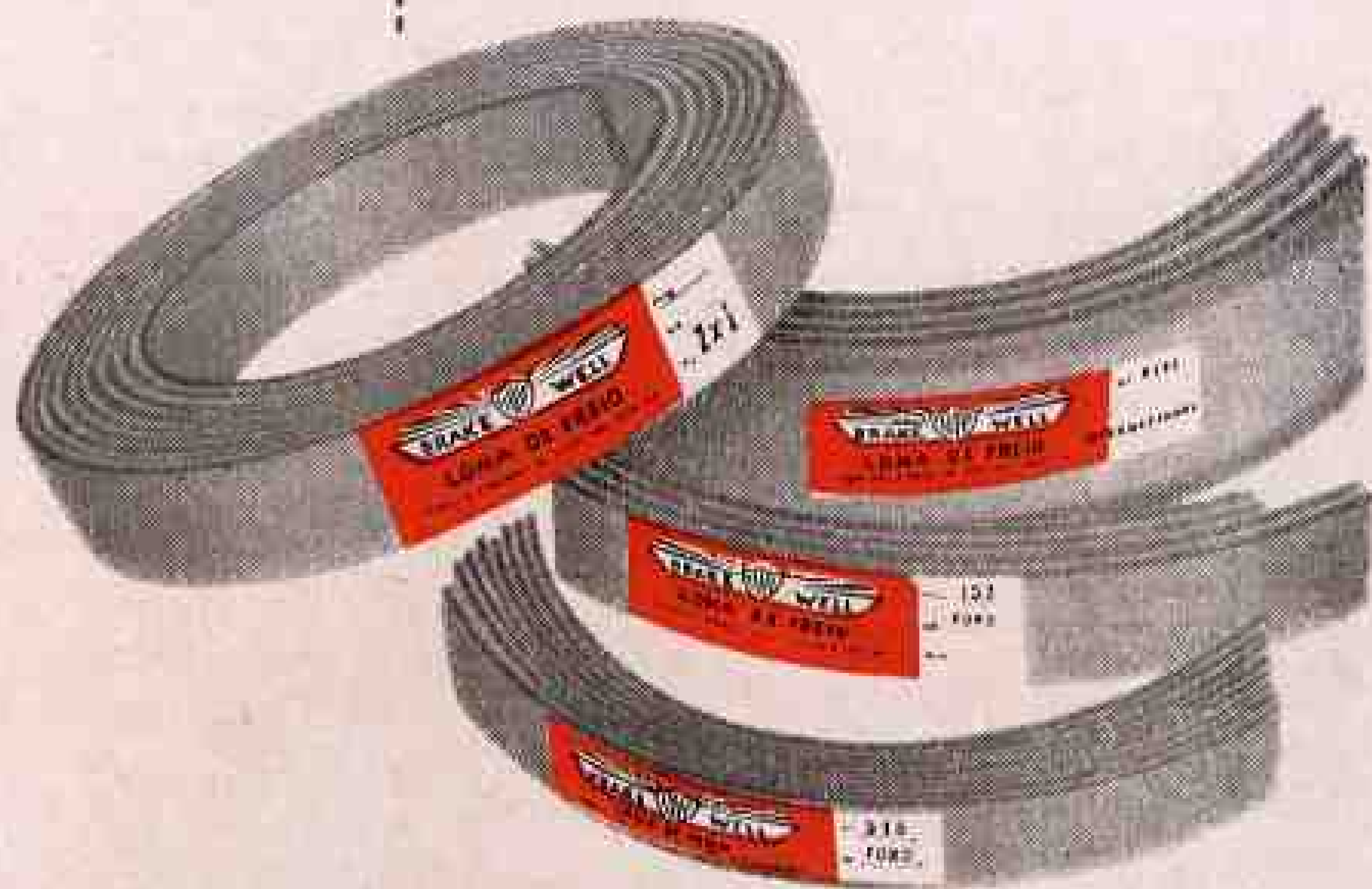
seus fregueses precisam de
FREIOS GARANTIDOS!

As lonas BRAKE WELL, fabricadas em São Paulo, são submetidas aos mesmos tests que as lonas de fabricação americana, e seu tipo moldada, com base de tela de arame, é do tipo exigido pelos maiores fabricantes de automoveis e caminhões dos Estados Unidos, e aprovado pela American Brake Lining Association.

A venda de lonas de freios é um negócio constante, *com lucro certo!*

Fornecemos as lonas em jogos e rôlos, já furadas, prontas para aplicação imediata.

Escreva-nos hoje mesmo, sem compromisso.





INDÚSTRIA NACIONAL DE LONAS PARA FREIO S. A.

SÃO ROQUE-SÃO PAULO

Qual é o seu negócio—

Serviço e Venda de Produto

E também o ramo da





Seja qual for a sua posição no mundo automobilístico — quer V. Sa. construa, compre, venda ou preste serviço mecânico a automóveis, caminhões, ônibus ou equipamento agrícola móvel — é provável que já esteja negociando com a Bendix. A Bendix teve o seu início construindo produtos básicos para os melhores veículos automóveis, sendo tão notável a superioridade dos produtos que alguns ainda são os dominantes em seu campo por reunirem todas as características mais apreciadas na indústria.

No decurso dos anos, uma só divisão da Bendix fabricou mais de 75 milhões de freios para veículos automóveis. Em período igual, outra divisão construiu mais de 85 milhões de mecanismos de arranque.

Estas são cifras impressionantes até para a gigantesca indústria automobilística, mas mal revelam o volume da produção da Bendix neste ramo. Efetivamente, quase todos os fabricantes de automóveis, caminhões e ônibus empregam produtos Bendix como equipamento normal.

O resultado natural é que há grande procura pelas peças de reparação e reposição Bendix. A sua superioridade básica tem sido provada pelo fato de que são preferidas como equipamento de instalação na fábrica. A sua aceitação é apoiada por um serviço de confiança durante muitos anos e incontáveis milhas. Representam, portanto, a sua escolha lógica não só pelos lucros que rendem, como também para enaltecer a reputação de sua firma e granjear a boa vontade dos clientes.

Bendix do Brasil Limitada

AV. IPIRANGA, 674 - End., Teleg.: "BENSAW" - SÃO PAULO
SUBSIDIÁRIA DA BENDIX AVIATION CORPORATION
BENDIX INTERNATIONAL DIVISION



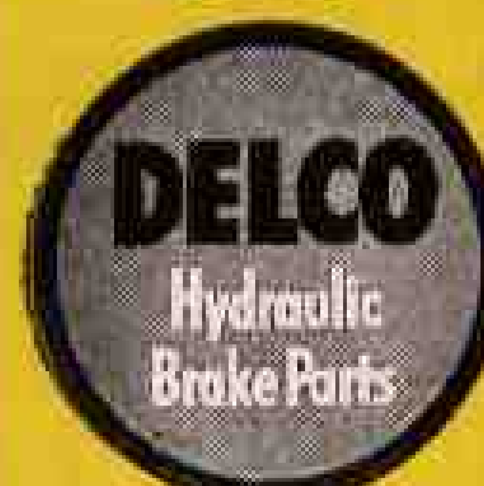










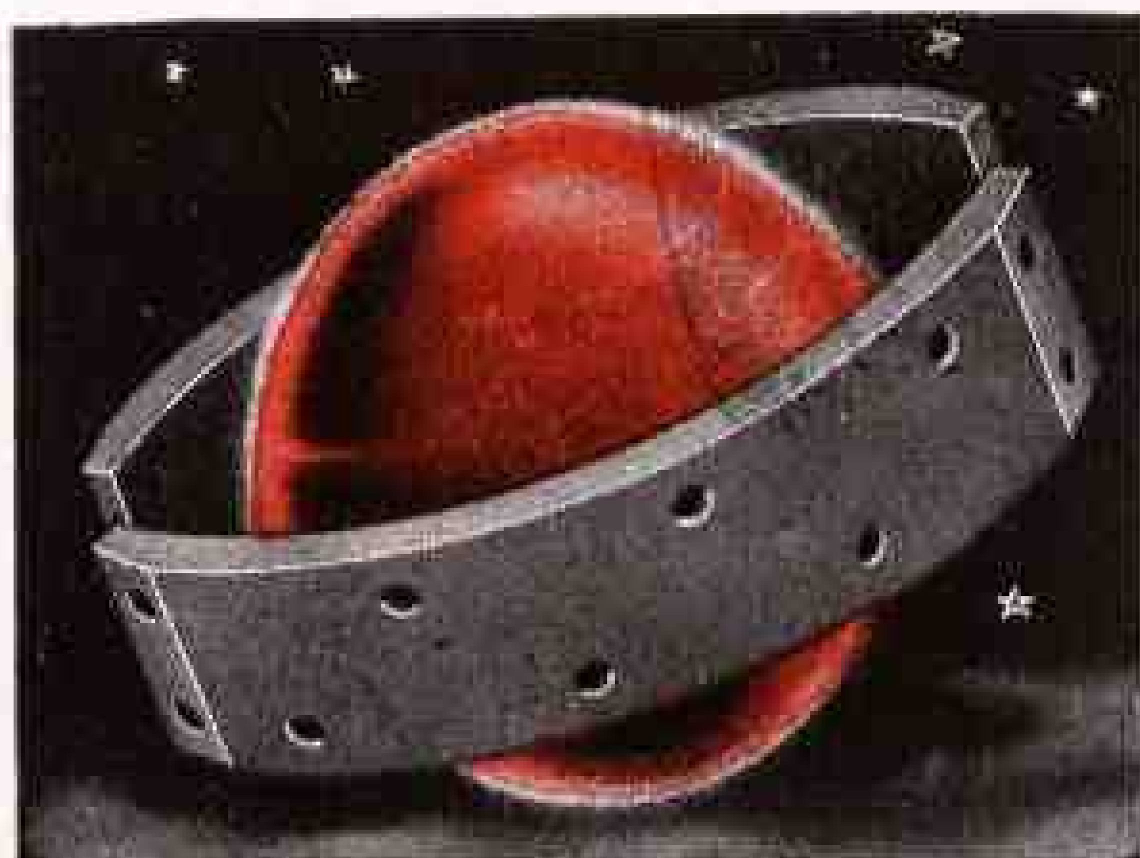







Automobilísticos?
SAM'S GARAGE
ACME TRUCKING CO.
K.M. PARTS & DISTRIBUTING CO.


BENDIX METAL clene PARTS CLEANER
Bendix AUTO Radio
Bendix Eclipse BRAKE LININGS AND BLOCKS
Bendix-Skinner FILTERS
BENDIX BRAKES
SALES AND SERVICE Vacuum Bendix Power BK-HYDROVAC
Bendix HYDRAULIC BRAKE FLUID
Bendix SPIRALFLEX PISTON RINGS
ZENITH FILTERS METAL EDGE
Bendix TREADLE-VAC BRAKES
BW ZEPH-AIR TONE HORN
THIS IS Bendix International
FUEL & HOSE LINES
Bendix HYDRAULIC CONTROLS
Bendix AIR-PAK AIR HYDRAULIC BRAKES
ENVIE ESTE CUPÃO HOJE!
BENDIX DO BRASIL LIMITADA Avenida Ipiranga, 674 - S. Paulo
Queiram enviar-me, sem compromisso algum, o folheto "This is Bendix International"
NOME.................................... CARGO..................
FIRMA ....
ENDEREÇO ....
CIDADE............................PAIS.......................



- Estrutura homogênea moldada à prensa.
- Coeficiente de fricção constante.
- Estabilidade nas dimensões.
- Desgaste uniforme na espessura, até o máximo.
- Não esmerilha os cubos dos breques.
- Próprias para aplicações em trabalhos pesados, envolvendo elevadas temperaturas.

CAPASCO

LONAS MOLDADAS PARA FREIOS

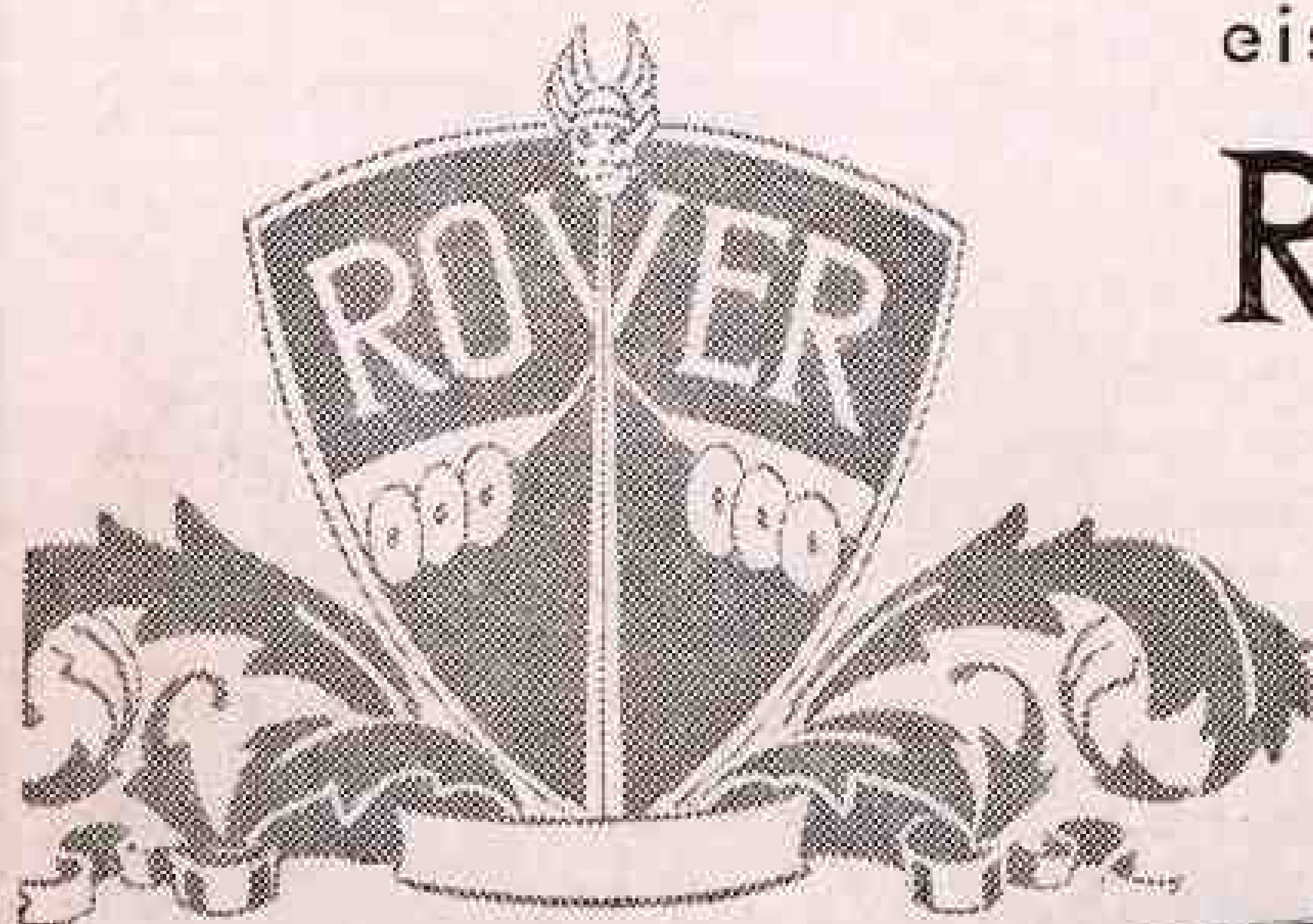
THE CAPE ASBESTOS CO LIMITED
MORLEY HOUSE · 26-30 HOLBORN VIADUCT · LONDON EC1
Phone: CENTRAL [illegible] P.B.X. Grams: "INCORRUPT, LONDON"

AGENTES:

WILSON, SONS & CO. LTD.

RIO DE JANEIRO - S. PAULO - P. ALEGRE

sinônimo de qualidade



eis o novo

ROVER "75"

o carro que menos exige do seu possuidor!

Em serviços mecânicos, em combustível e em condições das estradas, o novo Rover "75" **é o carro que menos exige do seu possuidor.** E, além disso, Rover "75" mod. 1952, apresenta nova beleza de linhas, suavidade e confôrto, com carroceria montada sôbre borracha, leveza de controles, ampla ventilação interior, excepcional visão trazeira e perfeito arrefecimento do motor. Rover "75" de 6 cilindros e comodidade para 6 passageiros, é o maior carro e o de maior qualidade, em sua classe de preço.



GOODWIN, COCOZZA S.A.
AV. RIO BRANCO, 20-LOJA — TEL. 43-5636
RIO DE JANEIRO

(*Continuação da pág.* 59)
ro que só rodou 20 mil quilômetros e que portanto ainda lhe vai prestar 90 por cento de serviço!

Outro argumento: — "O sr. acha que alguém vai saber se o sr. comprou êste carro novo ou usado? Não há meio algum que permita distinguir se o caro que nós dirigimos foi adquirido novo ou de segunda mão. A aparência é a mesma, o funcionamento é o mesmo, rodam ambos da mesma maneira.

Todo carro novo, desde que seu dono o trouxe da agência para sua casa, ao chegar à porta já é um carro usado.

O possível comprador de carro usado deve ser tratado pelo vendedor com mais atenção, com mais cuidado, do que mesmo o comprador de carro novo. De fato, trata-se de pessoa de menos posses, que quer comprar com menos gasto e com mais segurança.

Precisa o vendedor conhecer muito bem o seu estoque de carros usados, precisa ter confiança nesses carros, deve saber ressaltar as vantagens particulares de cada um. Precisa ganhar a confiança e o respeito do comprador.

A venda do carro usado será orientada pela diretriz de "servir o freguês predominará sôbre o desejo de vender". Assim estará o vendedor construindo um sólido edifício para si mesmo, tornando-se cada vez mais um bom vendedor.

Procure sempre situar-se ao lado do comprador, analise as vantagens e lucros que a compra trará **para êle**.

Trate o comprador de carro usado com a mesma cortezia e atenção dispensadas ao comprador de carro novo. Não fale com cigarro na bôca nem com ar apressado.

Não deixe o candidato à compra de um carro usado «ir para casa pensar, amanhã dará uma resposta». Se o comprador realmente tem necessidade do carro e desejo de adquiri-lo, faça o desejo crescer até o ponto de ação. Não o deixe sair sem antes esgotar todos os recursos: lembre a satisfação que vai dar à família, as vantagens para a saúde, as vantagens materiais, o orgulho de possuir um automóvel; apele para o senso de economia e de valor.

Argumente que comprar um carro usado é o mesmo que comprar uma casa. Quem é que preferirá só comprar uma "casa nova"? Alguém sente-se diminuído por comprar uma casa que já foi usada?

O mesmo pode ser dito de um automóvel usado.

(No próximo número publicaremos o artigo final desta série).



UM AUTOMÓVEL REAL —
Um dos automóveis mais pesados e mais compridos do mundo é êste Daimler que foi fabricado por encomenda para o rei Ibn-Saud, da Arábia, ao qual já foi entregue. Pesa 3.250 quilos, o que exigiu a construção de molas especiais extra-fortes. Os assentos forrados de couro podem ser convertidos em leitos ou em bar. Os pegadores de mão que se vêem no exterior destinam-se à guarda pessoal do rei.

Relação de licenças de importação para veículos a motor (exceto motocicletas), concedidas pela Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil, Direção Geral, Rio de Janeiro, durante o mês de maio de 1952

Importador		Quilos	Cruzeiros		Procedência
Bernardo Chazan S/A.	1	26.000	900.000	*	Alemanha
Companhia Comercial e Marítima	1	2.400	61.903	*	Inglaterra
Companhia Comercial e Marítima	1	90.000	1.872.000	*	USA
Companhia Distr. Geral Brasmotor	1	400.000	7.488.000	*	USA
Companhia Vale do Rio Doce	5	48.600	991.785	*	USA
Cirei S/A.	1	54.120	1.338.100	*	USA
Cranwood S/A.	1	56.743	1.571.692	*	Inglaterra
Distribuidores Unidos do Brasil S/A.	3	16.950	541.626		Alemanha
Distribuidores Unidos do Brasil S/A.	4	1.923.724	50.348.100		Alemanha
Emp. Mecanização Agrícola	5	58.750	1.146.132	**	USA
Euluz Sociedade Anônima	1	4.000	71.800	*	Inglaterra
Ford Motor Company, Exports, Inc.	1	230.879	4.492.577	*	USA
General Motors do Brasil S/A.	1	439.835	6.203.100	*	USA
Importadora Americana	1	456.000	8.968.000	*	USA
Intimex S/A.	1	47.580	1.435.558	*	Inglaterra
Irmãos Singer	1	30.000	539.100		Canadá
Lion Sociedade Anônima	5	86.000	1.840.000		USA
S/A. Brasileira Com. e Repr.	3	5.300	251.450		França
S/A. Wildberger	2	1.200	27.100	*	USA
Varam Motores S/A.	1	26.880	749.530	*	USA

1 — Automóveis; 2 — Camionetas; 3 — Caminhões; 4 — Chassi de caminhão; 5 — Tratores. * Por compensação. ** Sem cobertura cambial.

Fonte: SERVIÇO AÉREO EXIM, de J. CESAR, Caixa Postal 3317 - Rio de Janeiro



O novo prédio em que tem sede própria a Companhia Gomercial Schrader, em Blumenau.

Companhia Comercial Schrader - Um testemunho vivo da operosidade dos brasileiros

Vende hoje em um dia o que vendia há algum tempo em um ano.

BLUMENAU é, pode-se dizer, a capital comercial e industrial de Santa Catarina.

O brasileiro que ainda não conhece essa bela cidade de paisagem européia, ao desembarcar em suas ruas se impressiona pelo movimento, pelas muitas centenas de fábricas, pelos estabelecimentos luxuosos, pela multidão que se desloca em bicicletas e em outros veículos. E o belo rio Itajaí dá a tudo um tom poético, naquele vale fértil.

Em Blumenau tem sede uma firma hoje dedicada mais especialmente ao ramo de automóvel: a Companhia Comercial Schrader. Dentro de 7 anos essa firma vai completar um século de vida, foi fundada em 1859! Mas foi agora na era do automóvel que seu progresso se acentuou, a ponto de hoje vender **em um dia** o total de vendas **de um ano** de tempos atrás. Os negócios estão atingindo a média de 30 milhões de cruzeiros por ano.

Ferdinand Schrader foi um operoso germânico que emigrou para o Brasil ainda jovem e que aqui aportou poucos anos após a fundação de Blumenau. Fundou ali a sua firma individual, importando e vendendo os artigos mais úteis e necessários aos colonos e pioneiros. Desaparecendo em 1898, sucedeu-lhe seu filho, o brasileiro Alwin Schrader, nascido em Blumenau.

O jovem filho do Novo Mundo era dotado de acentuado espírito cívico e não se limitou a cuidar meramente de seus interêsses comerciais. Trabalhou com entusiasmo e afinco em tudo o que pudesse contribuir para o progresso do vale do Itajaí. Foi um dos fundadores do Sindicato Agrícola de Blumenau, depois Caixa Agrícola Cooperativa; foi diretor da Emprêsa Industrial Garcia e da Fábrica de Gases Medicinais Cremer; foi eleito por três vêzes Prefeito de Blumenau, em seguida deputado estadual; dirigiu o Hospital Santa Catarina.

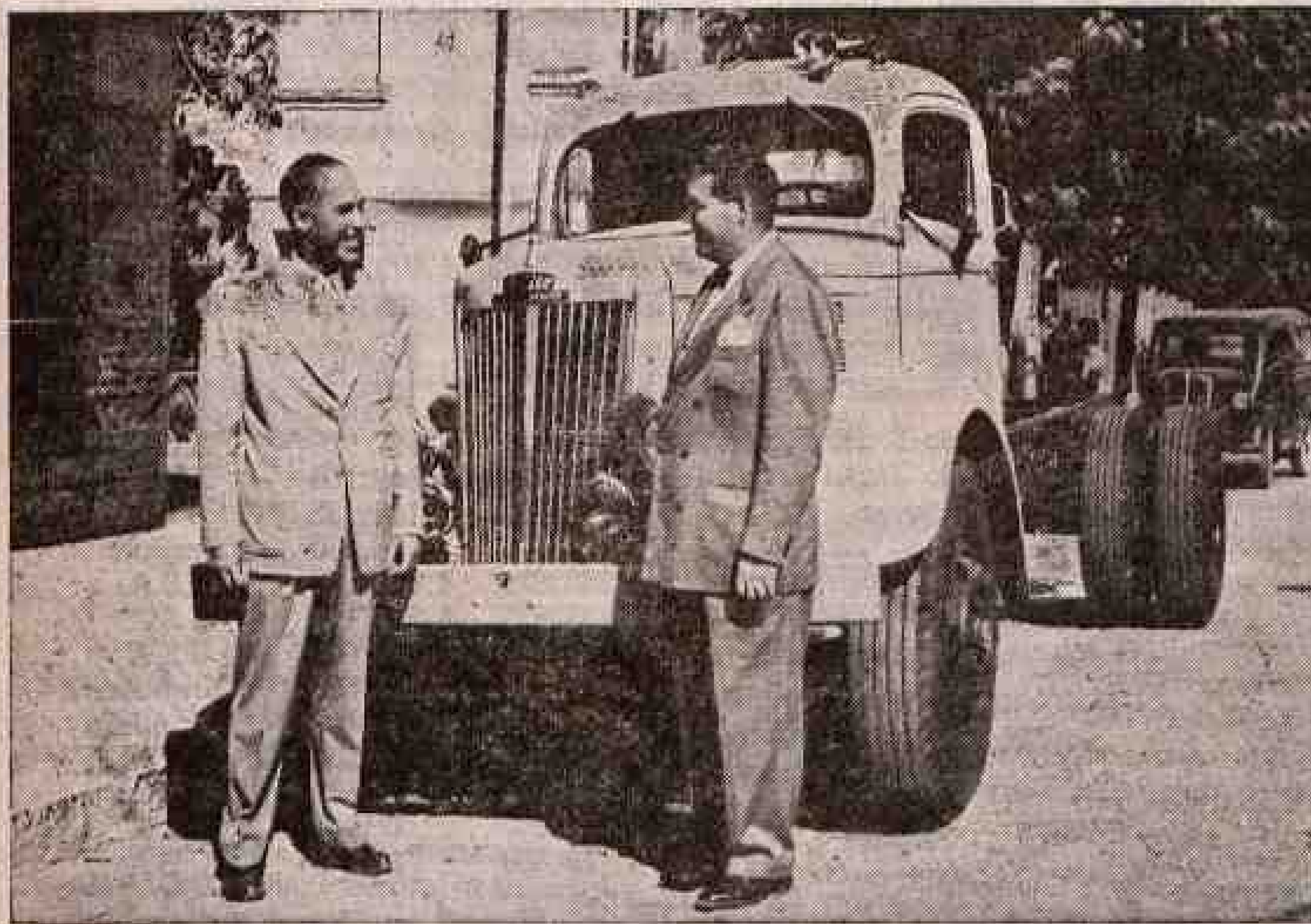
Surpreendido pela morte em 1945 quando a passeio na Alemanha, por seu desejo expresso suas cinzas vieram para o Brasil, sua pátria que muito estremecia.

Dirige a Firma atualmente o neto do Fundador, o sr. Heinz Schrader.

O capital da Companhia tem passado por sucessivas elevações, desde o modesto capital inicial de 60 contos, que passou em 1942 a 600 mil cruzeiros, depois a um milhão e 500 mil, logo mais tarde a 3 milhões e mais tarde ainda a 6 milhões, operando hoje com um capital e reservas que atingem a 10 milhões.

A Companhia Comercial Schrader é concessionária exclusiva para o Estado de Santa Catarina dos caminhões, peças e acessórios White, dos produtos Mobiloil da Socony-Vacuum Oil Co. e distribuem ainda os produtos de várias outras companhias norte-americanas de peças e acessórios.

Por ocasião da recente inauguração da nova sede própria, a Companhia foi alvo de várias homenagens. Veio até Blumenau, es-



O diretor regional para a América do Sul de The White Motor Company, que veio a Blumenau assistir a inauguração da sede própria da Companhia Comercial Schrader, em palestra com Fred Stingelin, diretor-gerente desta.



PEÇAS E ACCESSÓRIOS

PARA AUTOMÓVEIS ÔNIBUS E CAMINHÕES

Em nossas amplas e bem organizadas secções, V S. encontrará tôda e qualquer peça ou acessório para o seu carro, pois mantemos sempre um completo e variado estoque, principalmente de peças Ford, Chevrolet, Jeep, etc.

Preços de importação direta das mais afamadas fábricas Norte-Americanas.

Condições excepcionais para revendedores e agentes

Convidamos V. S. a visitar nossas lojas na primeira oportunidade.

TINTAS E APARELHOS PARA PINTURA

COMPLETA SECÇÃO DE MÁQUINAS E FERRAMENTAS ESPECIALIZADAS PARA OFICINAS MECÂNICAS.



Auto Americano Importadora S.A.

PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS ★ MÁQUINAS E FERRAMENTAS ★ PRODUTOS DE ALTA QUALIDADE

End. Telegr. "AUTOAMERICA" - Caixa Postal, 2770

SÃO PAULO

MATRIZ
AL. BARÃO DE LIMEIRA, 652 - FONE: 52-5565

FILIAL
RUA VITORIA, 813 - FONE: 34-0424

A.A.I.-2

Alcon

pecialmente para saudar os homenageados, o Governador do Estado, sr. Irineu Bornhausen, que disse, entre outras palavras:

«Também quero compartilhar da alegria que reina hoje em todos nós e particularmente em mim, que conheci, muito jovem ainda, o sr. Alwin Schrader.

Era eu naquela época modesto funcionário da Companhia Nacional de Navegação Costeira e muitas vêzes vinha a Blumenau tratar dos interêsses dos meus patrões, indo frequentemente à Casa Schrader estabelecer transações. Desde aquela época tive ocasião de observar bem de perto a austeridade do homem que dirigia o estabelecimento que hoje orgulha Blumenau e Santa Catarina.

Aqui vim trazer minhas congratulações não só como Governador do Estado mas como velho amigo que fui do pai do atual Presidente da Companhia Comercial Schrader, estabelecimento que contribui para o progresso e engrandecimento de Santa Catarina».

*

De homens de iniciativa assim, como os componentes da Companhia Schrader, muito precisa o Brasil para neutralizar a incapacidade dos nossos administradores e a tirania burocrática que nos asfixia!

Comprar por 100 e vender por 80!

NO RAMO do comércio de automóveis a pululação de elementos estranhos e com fins especulativos tem sido grande.

Uma coisa, porém, nunca se conseguiu: vender abaixo do preço de compra.

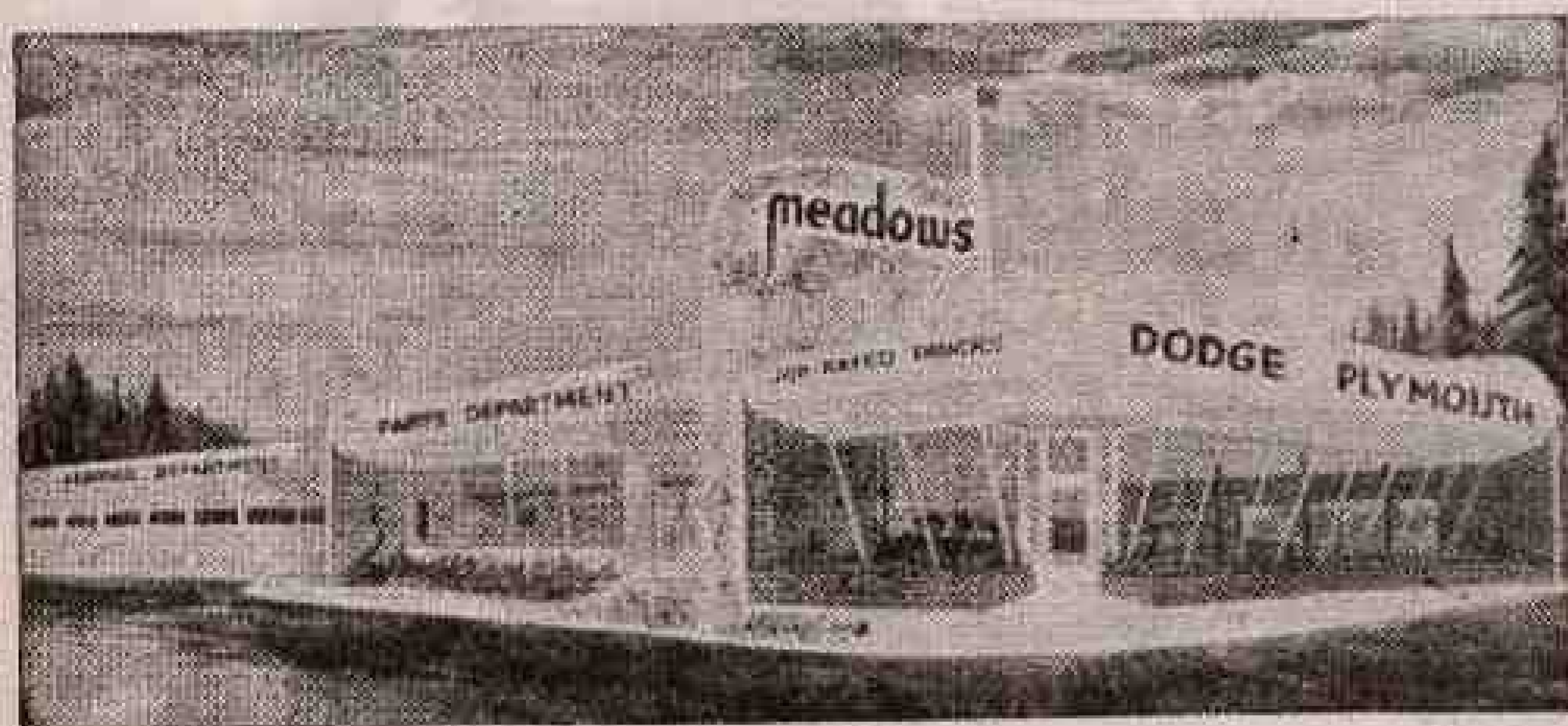
Segundo é coisa reconhecida e pacifica, quem compra por um preço e vende por preço menor está destinado mais cedo ou mais tarde a visitar delegacias de polícia ou salas de tribunais.

Nos Estados Unidos de vez em quando «estoura» um caso semelhante: um indivíduo se põe a comprar a prazo e a vender à vista por preço abaixo do custo. O preço menor atrai compradores, o especulador vai jogando com êsse capital obtido com base no crédito. Mas como a matemática não falha, um dia ou outro tem de confessar sua insolvência.

Aqui no Brasil, como em todo o mundo, não faltam especuladores.

Estará talvez nesse caso o fato que vem narrado no «Boletim Comercial do Monitor Mercantil», de 24 de junho passado, sob o título «Comércio Irregular» e que foi assim descrito:

«O mercado de automóveis nesta Capital foi abalado, recentemente, com o noticiário jornalistico provocado em tôrno de atividades extra-bélicas de um oficial da Aeronáutica. Êste militar compra automóveis a prazo e os vende à vista com grande abatimento. Compreende-se, evidentemente, que tal processo tem por fim empregar o dinheiro em negócios altamente lucrativos, que compensem a perda e ainda proporcionem lucros. Mas em face dos curtos prazos de pagamento dos veiculos e a grande diferença de preço para menos, será muito difícil apontar outro negócio que não a usura em larga escala ou especulação larga. Fêz a denúncia dêste singular comércio um negociante matriculado que também milita no ramo de automóveis. O aeronauta veio a público defender-se, mas não explicou bem o mecanismo de suas operações, alegando tratar-se de um negócio cujo segrêdo não lhe interessa revelar. Da troca de notas entre as partes nenhum proveito resultou para o esclarecimento perfeito da situação. O senador Ferreira de Souza, ouvido por um jornal, disse que o negócio é evidentemente irregular, mas que nada se pode fazer para o impedir. Atribuiu-o à usura. Esta é, sem dúvida, a exata interpretação do ocorrido. Como o acusado não se deu ao trabalho de explicar o que faz, pode-se receiar por algum imprevisto, de consequências incalculáveis. O raciocinio do Senador paraense é perfeito e nos conduz a diversas conclusões. Em primeiro lugar, é estranho como um oficial da Aeronáutica possa servir, conjuntamente, Marte e Mercúrio, tornando-se negociante sem deixar a farda. Se a moda pega, as Fôrças Armadas em breve estarão abandonadas. Em segundo, o comércio que êste ativo militar realiza é pouco claro, em verdade clandestino, podendo causar prejuizos a terceiros. Em terceiro lugar, é incompreensível o silêncio mantido pela Associação Comercial do Rio de Janeiro, pela Liga de Comércio e pelas autoridades federais e municipais. Realmente, ao militar na ativa não é licito fazer comércio, principalmente o irregular. Necessàriamente, êle usará do seu prestígio em proveito dos seus negócios, além de ter de se afastar do serviço para cujo de-



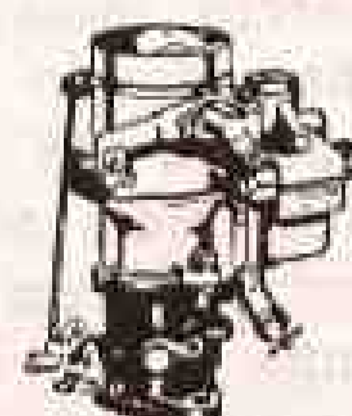
BONITA E MODERNA AGÊNCIA —

Esta bela e modernissima edificação é a nova sede de uma agência Dodge-Plymouth no interior dos Estados Unidos, na localidade de Crescent-City, Estado da Califórnia. As secções de carros, de peças e a oficina ocupam cada qual sua parte separada mas que constituem um conjunto harmonioso.

6 Motivos que lhe darão Prestígio e Lucro

- Uma só fonte para todos os componentes principais do automóvel.
- Cada produto é um líder de sua classe em seu campo.
- Grande propaganda de Promoção de Vendas.
- Uma norma única de alta qualidade.
- Mercado assegurado por sua aceitação mundial.
- Garantido pela BENDIX - um dos nomes mais famosos da indústria automobilística do mundo inteiro.


Velas Bendix BG


Carburador ZENITH


Eixo BENDIX do motor de arranque


Filtro SKINNER


Freios pneumáticos BENDIX-WESTINGHOUSE

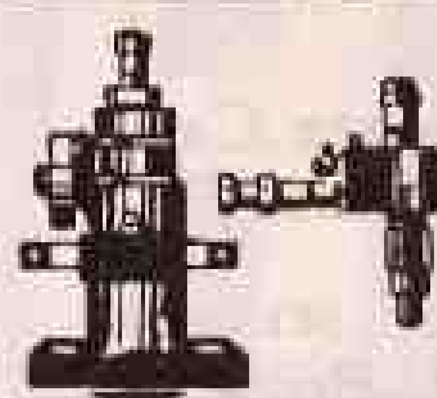


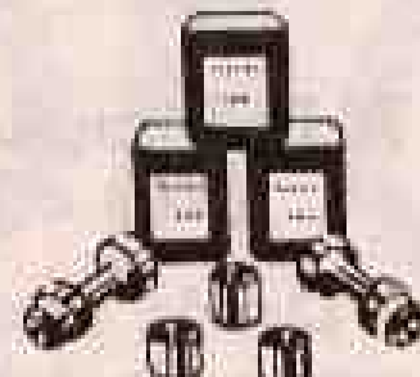
Limpador de Metal BENDIX

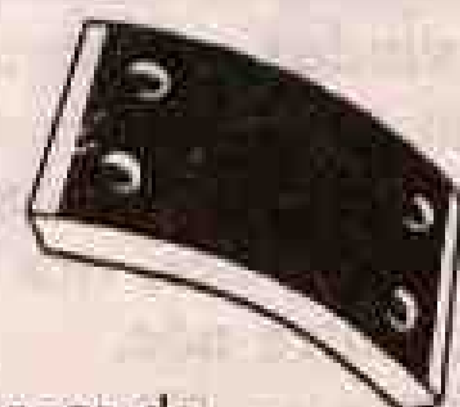

Carburador STROMBERG

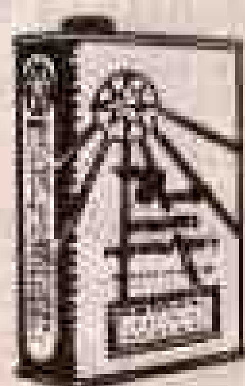

Magneto BENDIX


Filtro ZENITH


Equipamento diesel BENDIX


Peças originais de Serviço de Freio Hidráulico DELCO


Lonas de freio Bendix ECLIPSE

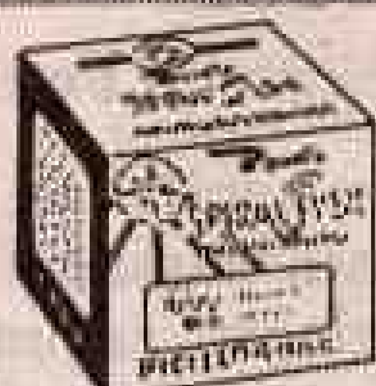

Fluido de Freio Hidráulico BENDIX

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO

Borghoff S.A.

RIO DE JANEIRO
Rua do Riachuelo, 243 - Tel. 42-3720
SÃO PAULO
Av. Gal. Olimpio da Silveira, 63 - Tel. 51-6890


Freios Hidráulicos BENDIX


Anéis de segmento BENDIX


Mangueira de Freio Hidráulico BENDIX
Condutos Flexíveis de Combustível e Guarnições Hidráulicas.

sempenho a Nação lhe paga. Denunciada como foi a anomalia — cumpria às entidades representativas do comércio tomar providências imediatas visando ao esclarecimento do caso, a fim de que suspeitas não recaissem sôbre firmas que porventura operem lisamente. De outro lado, a Prefeitura e a União, por meio dos seus órgãos fiscais competentes poderiam mandar investigar a vida comercial do original mercador, descobrindo se êle está registrado regularmente e se vem pagando os respectivos impostos e taxas. A União, especialmente, devia mandar saber quanto vem pagando de impôsto de renda o oficial. Nada disso, porém, se fêz até agora, sem repercussão policial ou fiscal. Esta displicência das entidades de classe e dos órgãos governamentais é inadmissível, visto como deixa o comércio em situação difícil, sob o pêso de uma suspeita que certamente poderia ser limitado a um setor mínimo, quase imperceptível, da coletividade conservadora. É mister que se compreenda que o Comércio é a base da prosperidade das Nações. Mas um Comércio — Honesto, Organizado e Independente. Todo o comércio irregular deve ser banido por ser uma fôrça negativa na riqueza nacional.»

Notícias Diversas

C. B. THOMAS



Um grande amigo do Brasil, o Sr. C. B. Thomas, acaba de ser eleito Vice-Presidente da Chrysler Corporation, cargo que vai acumular com as suas atuais funções de Presidente da Divisão de Exportação.

C. B. Thomas conhece profundamente o Brasil e é mesmo um estudioso das nossas coisas. Em suas freqüentes vindas até aqui sempre se interessou e estimulou a instalação de várias linhas de montagem de produtos Chrysler, ora em franca produção entre nós.

Desde 1937 o sr. Thomas colabora na Chrysler. A princípio, gerente de vendas da Divisão de Exportação, pasou a vice-presidente dessa Divisão, depois a Presidente, desde 1942.

Sob sua direção as vendas da Chrysler para o exterior, que abrangem 87 Nações, duplicaram em 15 anos quanto ao número de unidades e aumentaram 18 vêzes quanto ao volume de peças. As 87 Nações foram visitadas pessoalmente e mais de uma vez, pelo ativo dirigente.

O sr. Thomas começou a trabalhar aos 16 anos de idade. Com 21 anos era vendedor da International Harvester. Pouco tempo depois passou para a Hudson, onde trabalhou até 1937.

Nossos parabéns à Chrysler e ao sr. C. B. Thomas.

Automóvel a Jato

O primeiro automóvel a jato do mundo, construído pela "British Rover Company", foi experimentado, desenvolvendo a velocidade de 152 milhas por hora. Ao conseguir tal velocidade, o carro foi batizado não oficialmente com o nome de «Relâmpago" por funcionários do Real Automóvel Club, da Bélgica, que assistiam às provas.

A Fabricação de Peças para Caminhões e Tratores no Brasil

Dando cumprimento ao seu programa de fabricação no Brasil de peças para caminhões, tratores e máquinas agrícolas, a diretoria da International Harvester Máquinas, S. A., através de seu presidente, Sr. L. E. Powell, convocou importante reunião, realizada recentemente no Rio de Janeiro, de que participaram diretores da emprêsa, gerentes das filiais do Rio, São Paulo e Pôrto Alegre, da Fábrica de Santo André, representante do Norte e chefes de departamentos. O principal objeto da reunião foi o de discutirem-se assuntos ligados ao programa da fabricação em larga escala de peças nacionais na fábrica de Santo André, Estado de São Paulo, agora aparelhada para essa finalidade depois da inversão ali feita de trinta milhões de cruzeiros em obras de ampliação. Numa ocasião em que o Govêrno concita a Nação para a batalha da produção agrícola e industrial, constitui essa iniciativa um empreendimento da maior importância e atualidade não só porque a fabricação de peças no país possibilitará o fornecimento contínuo de peças ao consumidor, cooperando assim para que as máquinas não cessem de funcionar, como também implicará numa considerável economia de divisas para o Brasil. Aliás, a produção de peças no país significa por si só iniciativa das mais felizes porquanto contribui de modo decisivo para a maior expansão de nosso parque industrial.

Fabricação de Caminhões Mercdes-Benz no Brasil

Por acôrdo entre o grupo norte-americano que se constituiu na "Sociedade Anônima Mercedes", nesta capital e a fábrica alemã "Mercedes-Benz", iniciaram-se os preparativos para o fabrico no Brasil de caminhões daquela conhecida marca. A "Mercedes-Benz", fornecerá técnicos, planos e todo o serviço de montagem e aparelhamento da fábrica, entrando o grupo norte-americano com o capital. Os caminhões, de vária tonelagem, obedecerão à linha técnica dos fabricados na Alemanha e sofrerão as modificações que se façam necessárias para um completo rendimento em nosso clima e estradas.

Ônibus Elétricos no Brasil

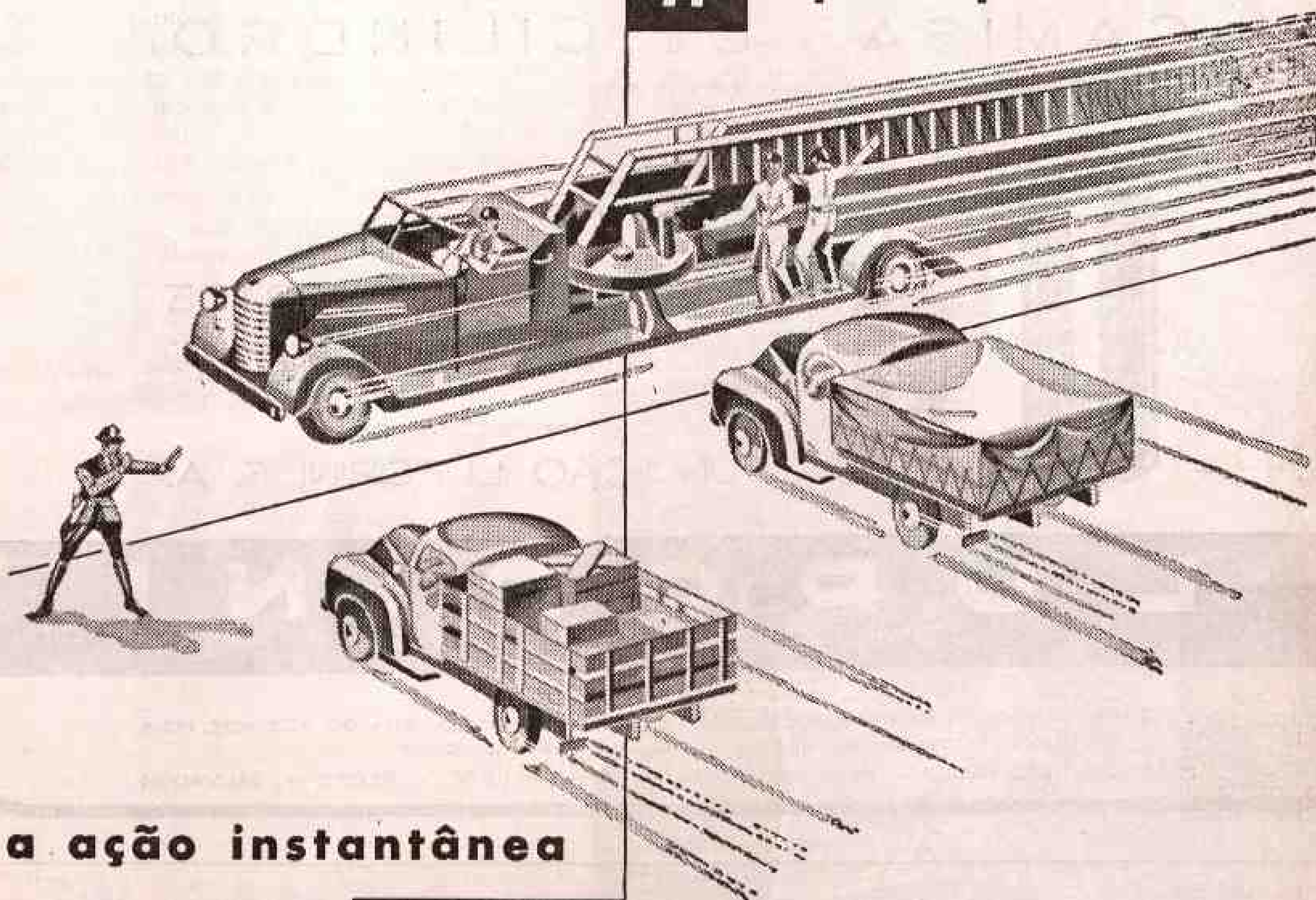
A cidade de São Paulo já possui 30 ônibus elétricos em uso e planeja possuir mais 100. Belo Horizonte conta com quatro em experiência, esperando ter em funcionamento, eventualmente, uma frota de 12. O Rio e Curitiba ainda não possuem desses veículos, pretendendo, contudo, a primeira adquirir 200 e a segunda 50. Uma companhia norte-americana está interessada em fabricar ônibus elétricos em S. Paulo. Assim, além do Chile, o Brasil será o único país latino-americano a adotar êsse tipo de transporte urbano.

Com o Dinheiro do Petróleo...

Em Caracas, capital da Venezuela, a cidade está passando por uma radical remodelação, segundo planos urbanísticos dos mais modernos.

Já está aberta uma nova avenida que atravessa a cidade, a avenida Bolivar, com quase 2 quilômetros de comprimento, contando com 8 pistas.

é na hora **H** que se prova...



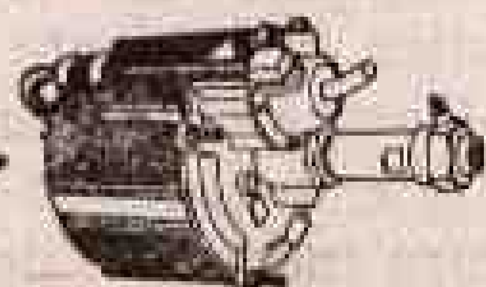
a ação instantânea

HYDROVAC

freio a vácuo

Nos momentos em que o freio não pode falhar...
aí é que o freio a vácuo Hydrovac prova a sua segurança!
Da ação instantânea Hydrovac resulta ainda:
menor desgaste das lonas e dos pneus; eliminação
da fadiga; maior eficiência do motorista;
rendimento extra por quilômetro.
Assegure essas vantagens ao seu veiculo:
equipe-o com o freio a vácuo Hydrovac.

Produto da Bendix Aviation Corp.



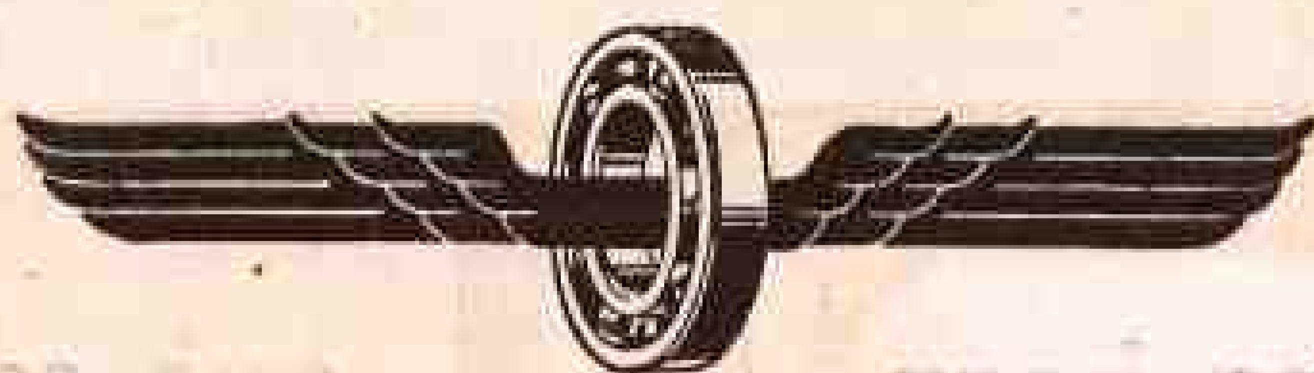
Grande sortimento de unidades completas e peças Hydrovac para Chevrolet, Federal, Dodge, Diamond T, Ford, GMC, International, Mack, White e Studbaker.

distribuidores **L. P. FONSECA S. A.**

VENDAS - Rua Sacadura Cabral 81 - Tel. 43-8944
OFICINA Especializada - Lad. Faria 91 - Tel. 43 3023

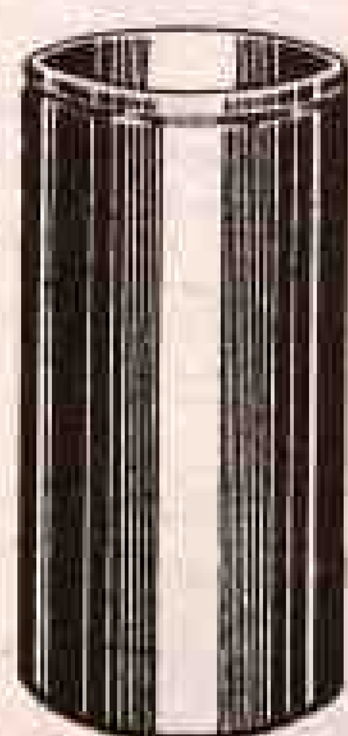
CLARIM DF • B 114

ESTOQUE PERMANENTE DE UNIDADES COMPLETAS E PEÇAS DO FREIO DE AR BENDIX-WESTINGHOUSE



CAMISAS DE CILINDRO

SEMI-ACABADAS E ACABADAS





QUALQUER TIPO

QUALQUER QUANTIDADE

UM PRODUTO DA

FUNDIÇÃO LUPORINI S. A.

LUPORINI

COMERCIO E INDUSTRIA S.A.

MATRIZ: RIO DE JANEIRO

LOJA E ESCRITÓRIOS: RUA RIACHUELO, 208 - OFICINA E DEPÓSITO: RUA DO REZENDE, 159-A

TELEFONE: 42-8145 - TELEGRAMAS: "LUPORINI"

FILIAIS EM: SÃO PAULO - BELO HORIZONTE - PÔRTO ALEGRE - RECIFE - SALVADOR

O petróleo da Venezuela não está lá embaixo da terra como o "petróleo é nosso" dos nacionalistas-comunistas brasileiros, está vivo e jorrando, trazendo milhões e milhões de dólares para o progresso do país.

Talão de Motorista em Vez de Carteira

Em três países da cortina de ferro — Rumânia, Iugoslávia e Tchecoslováquia — as pessôas que prestam exame para motorista não recebem uma carteira e sim um talão provisório com fôlhas destacáveis.

A cada infração que cometa, é retirado um talão. Se ao cabo de 1 ano ainda existirem fôlhas no talão, recebe a carteira. Se porém foi retirado o último talão, a autorização é cancelada definitivamente.

Brincadeiras em Portugal...

Por ocasião do último carnaval registrou-se em Portugal, com bastante frequência, uma brincadeira pouco agradável para os automobilistas: à noite, em lugares de pouca iluminação, grupos de foliões, ocultos, atiravam à frente dos automóveis um boneco de pano imitando um homem em tamanho natural.

É fácil de calcular o susto do motorista!

Refinação de Petróleo

A Shell Caribean Oil Co. abriu uma refinaria de óleo lubrificante que custou 21 milhões de dólares. É considerada a mais bem equipada da América Latina e pode produzir 100.000 toneladas de óleo por ano — o que bastaria para satisfazer tôdas as necessidades da Venezuela e exportar. A refinaria está situada em Punta Cardon, perto de Maracaibo.

5 Milhões de Veículos já trafegaram pela Via Anchieta

Em quatro anos de pedágio, de 1948-1952, foi arrecadada, na Via Anchieta, a importância de 82 milhões de cruzeiros. Nos quatro primeiros meses dêste ano foram arrecadados 10 e meio milhões de cruzeiros. No mesmo período de 1948 a 1951 transitaram pela Via Anchieta 4.893.621 veículos. Nos quatro primeiros meses dêste ano o movimento de veículos atingiu a 656.066.

Nova Fábrica de Pneumáticos

Em seu relatório anual, recentemente publicado em Londres, Sir Clive Baileu, presidente da Dunlop Rubber Company, declarou que a companhia está fazendo sua primeira aventura industrial no Brasil. O grupo decidiu estabelecer uma fábrica de pneus no Brasil, sujeita a ajustes satisfatórios com o Govêrno brasileiro, como também à aprovação do Banco da Inglaterra. Está sendo comprado um terreno, que está sendo preparado para êsse fim. Uma das mais importantes características do grupo Dunlop no ano passado foi o grande aumento em suas cifras comerciais, que resultaram em vendas totais, anuais, avaliadas em 284 milhões de libras. Êsse total foi o mais alto até hoje alcançado pela Companhia.

Velas

BLUE CROWN HUSKY



TRI-CAMPEÃ

da Corrida de 500 milhas em Indianapolis, E. U. A.

1º LUGAR EM 1947, 1948 e 1949.



BORG-WARNER INTERNATIONAL

RIO DE JANEIRO, Borgauto S. A., Rua S. Cristovão 1254; SÃO PAULO, Três Leões, Cia. de Com. Ind. e Representações, Av. S. João 1072-1116; CURITIBA, Hermes Macedo, S. A., Rua B. do Rio Branco 195-209; PORTO ALEGRE, Distribuidora de Auto-Peças, Ltda., Av. Farrapos 579; SALVADOR, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da Belgica 1; FORTALEZA, A. Pinheiro & Cia., Rua B. do Rio Branco 635-645; RECIFE, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da União 36; BELÉM, Marinho & Araujo, Praça da República 21

ROLAMENTOS HOOVER



DE CAIXA ASSENTADA UMA CARACTERÍSTICA EXCLUSIVA DE HOOVER

30% de maior capacidade - maior duração !

PISTÕES STERLING



PADRÃO DE QUALIDADE — PISTÕES DE ALUMÍNIO DE TODOS OS TIPOS !

DISTRIBUIDORES DE PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES

RIO DE JANEIRO

BORGAUTO S. A.
Rua S. Cristovão, 1254
Caixa Postal 3301
End. Tel.: "Borgauto"

SÃO PAULO

TRÊS LEÕES, CIA. de COM., IND. e REPRESENTAÇÕES.
Av. S. João 1072 - 1116
Caixa Postal 2853
End. Tel.: — "Tresleões"

CURITIBA - PARANÁ

HERMES MACEDO S. A. IMP. E COM.
Rua Barão do Rio Branco, 195-209
Caixa Postal 88
End. Tel.: — "Hermacia"

PORTO ALEGRE - R. G. SUL

DISTRIBUIDORA DE AUTO-PEÇAS LTDA.
Avenida Farrapos, 579
Caixa Postal 4
End. Tel.: — "Autopeças"

SALVADOR - BAHIA

AUTO INDUSTRIAL COMERCIAL LTDA.
Rua da Belgica, 1
Caixa Postal 907
End. Tel.: — "Parts"

FORTALEZA - CEARÁ

A. PINHEIRO & CIA.
Rua Barão do Rio Branco, 635/45
Caixa Postal 527
End. Tel.: — "Apinheiro"

RECIFE - PERNAMBUCO

AUTO INDUSTRIAL COMERCIAL LTDA.
Rua da União, 36
End. Tel.: — "Parts"

BELÉM - PARÁ

MARINHO & ARAUJO
Praça da Republica, 21



BORG-WARNER INTERNATIONAL

310 SOUTH MICHIGAN AVE., CHICAGO, ILL., E.U.A.

A Transmissão Hidramatic

(Continuação)

CAPITULO *XIX*

Instalando a Transmissão no Carro

NOTA — O processo para instalar a transmissão nos modelos conversíveis é ligeiramente diferente do utilizado nos demais modelos. Sempre que houver alguma diferença, faremos no decorrer da exposição uma advertência a respeito.

1. Limpa-se cuidadosamente a superfície do volante do motor. Verifica-se se o mancal pilôto da embreagem está encaixado no eixo de manivelas.

2. Coloca-se uma gaxeta nova na superfície do volante do motor. Para que se obtenha perfeita vedação, é muito importante que a gaxeta esteja em perfeito estado e que o volante do motor não apresente nenhuma saliência ou rebarba. A gaxeta será mantida na sua posição primeiramente por meio de um pouco de vaselina. Não empregue gomas, verniz nem qualquer outro adesivo.

3. Faça o alinhamento para cima do volante do motor com um dos pinos de encaixe, a 4 polegadas aproximadamente à esquerda da coberta dianteira do volante, de modo que o eixo principal da transmissão possa passar entre os dois parafusos do volante e do virabrequim.

4. Instala-se o espaçador do mancal pilôto da embreagem na ponta do eixo principal.

5. Em todos os modelos menos nos conversíveis :

Levanta-se a transmissão para a sua posição por meio de um macaco hidráulico, com a ferramenta J-2808 instalada e com o cabo para a retaguarda do carro.

NOTA — A ferramenta J-2808 deve estar prêsa com firmeza ao macaco para evitar que escorregue.

2.ª NOTA — Ao levantar a transmissão, guie o pilôto do eixo principal para o mancal pilôto.

Nos modelos conversíveis:

a) Levantar o motor o mais possível;

b) Com a transmissão colocada na ferramenta J-2808 e num macaco hidráulico debaixo do carro, passa-se uma corda através da ponta traseira da transmissão e a ponta livre dessa corda, que passa através do orifício no espelho, vai ser segura por um ajudante dentro do carro;

NOTA — A ferramenta J-2808 deve ser bem apertada no macaco para evitar escorregamento.

c) Puxa-se a corda para cima para levantar a transmissão e levanta-se o macaco até levar a transmissão para o seu lugar. Muito cuidado para não arranhar nem danificar de qualquer modo o volante do motor com a ponta dianteira do eixo principal;

d) Abaixa-se o motor até sua posição normal.

6. Põe-se em sua posição a coberta do rodízio até que as marcas azúis que existem no encaixe do volante e na coberta do rodizio coincidam (ou que as marcas estampadas ali coincidam).

7. Empurra-se a transmissão para a frente até que os encaixes da coberta traseira do volante se adaptem aos da coberta dianteira. Instalam-se 6 parafusos prendedores com as respectivas arruelas de trava. Os dois últimos parafusos de cada lado da cobertura traseira seguram as guarnições. Retira-se o macaco.

8. Levanta-se o motor aproximadamente meia polegada acima de sua altura normal para permitir a instalação da travessa.

9. Leva-se a travessa ao seu lugar entre os trilhos laterais do arcabouço verificando se os orifícios para a braçadeira das alavancas de contrôle estão à esquerda.

10. Instalam-se 6 travessas aos parafusos prendedores das trilhas laterais. Colocam-se as placas de refôrço da trilha lateral sôbre os parafusos, do lado de dentro. Instalam-se e apertam-se as porcas e contraporcas. Apertam-se as travessas e reforçam-se as placas.

11. Abaixa-se o motor, verificando bem se a guarnição se adapta direito a cada travessa. Retira-se o macaco e o bloco de madeira.

12. Põem-se em posição as placas de refôrço. Instalam-se e apertam-se as guarnições traseiras do motor, nos parafusos com arruelas de trava.

13. Instalam-se a mão os 30 parafusos que prendem a coberta do rodízio ao volante do motor.

NOTA — Êstes parafusos são de aço com liga, não podem ser substituídos por parafusos de nenhuma outra qualidade.

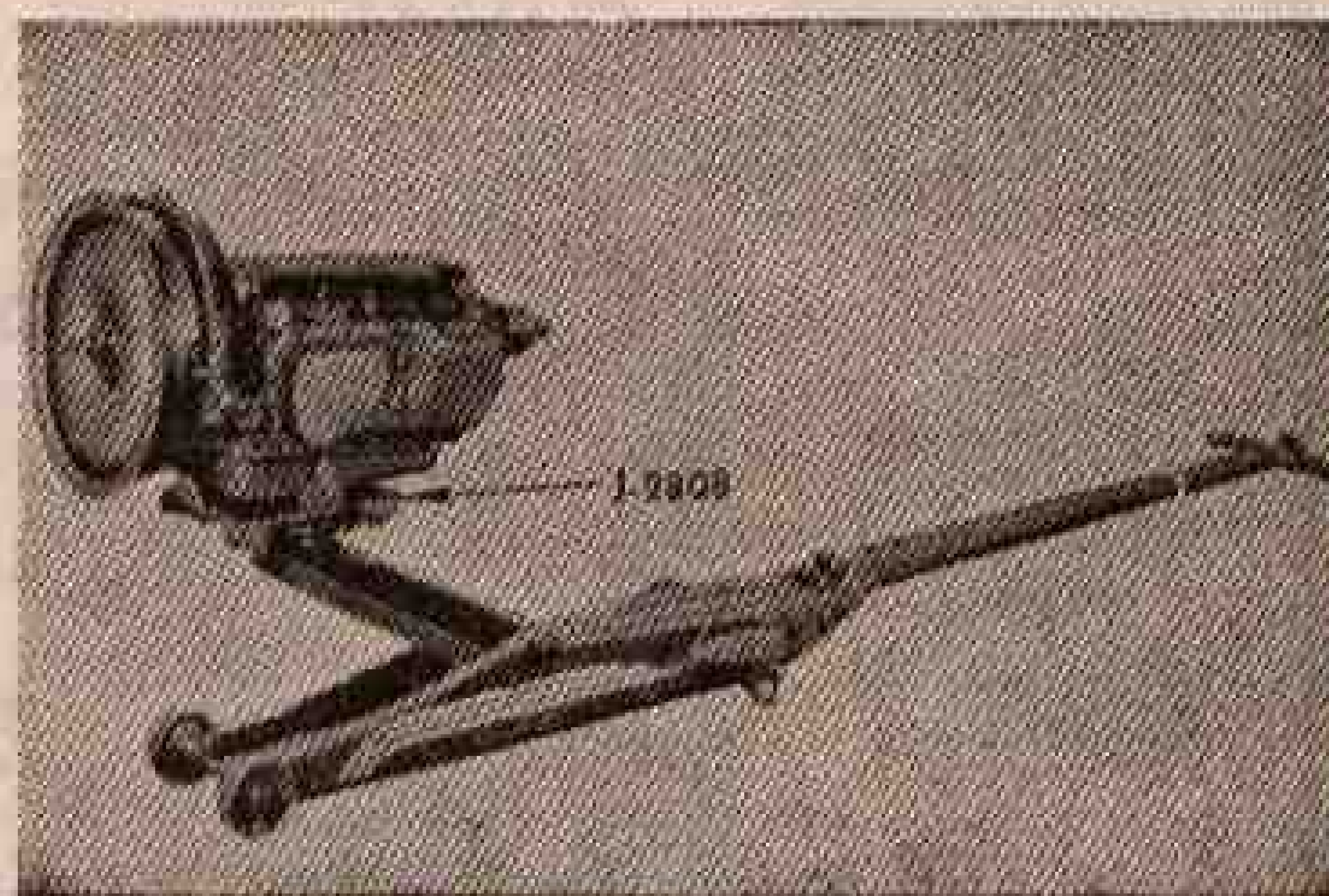


Fig. 294 — A transmissão colocada na ferramenta J-2808

14. Tais parafusos serão apertados da seguinte maneira:

a) Os 2 parafusos adjacentes aos encaixes serão apertados com o torque de 12 a 15 libras;

b) Os 2 parafusos localizados a 90 graus dos encaixes serão apertados com torque de 12 a 15 libras;

c) Todos os outros parafusos são apertados alternadamente com torque de 25 a 25 libras;

d) Em seguida são apertados todos alternadamente com torque de 30 a 35 libras.

15. Apertam-se os bujões da coberta do rodízio e do esvaziamento de óleo do reservatório.

16. Instala-se a coberta do fundo do volante do motor.

17. Instala-se o cano de saída do respiradouro do carter e aperta-se a braçadeira do tubo de descarga.

18. Liga-se a braçadeira das alavancas de contrôle das engrenagens de mudança à travessa.

GM

RECOMENDADOS PELA GM

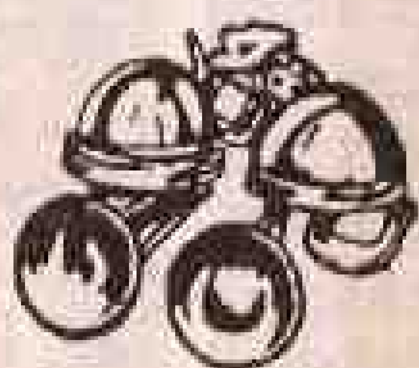
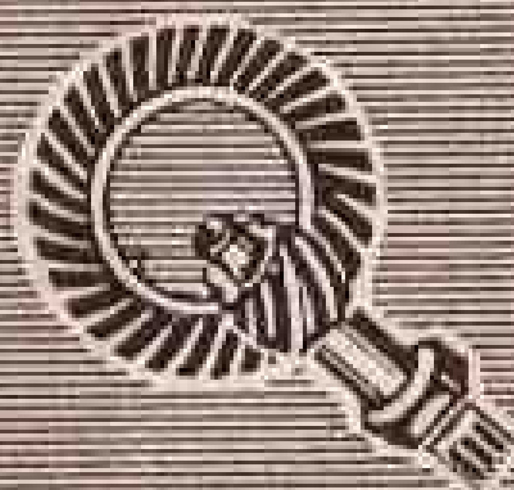
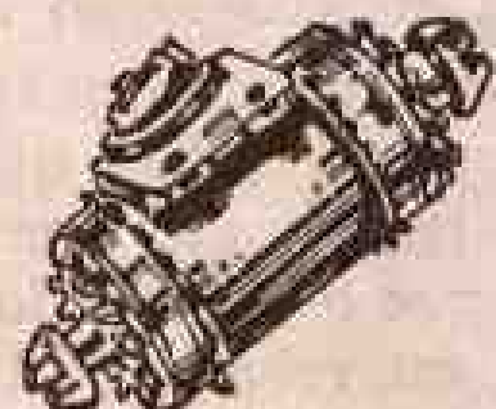
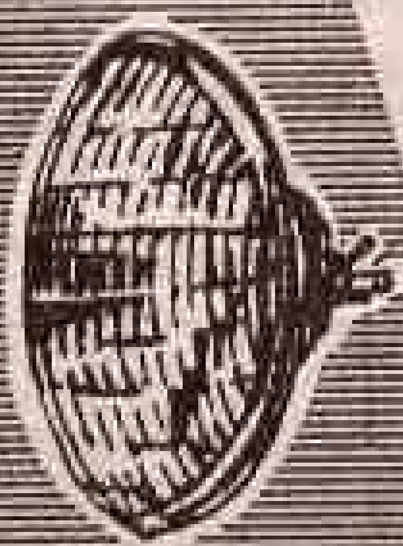
PEÇAS E ACESSÓRIOS GARANTIDOS

para automóveis

CHEVROLET
BUICK
CADILLAC

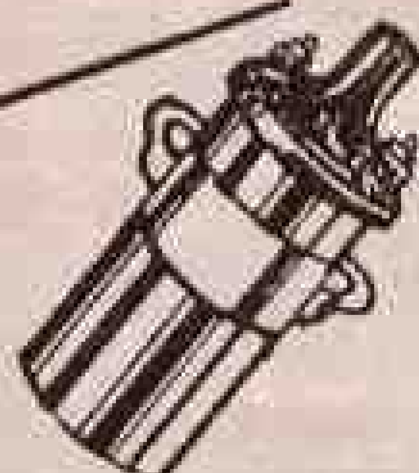
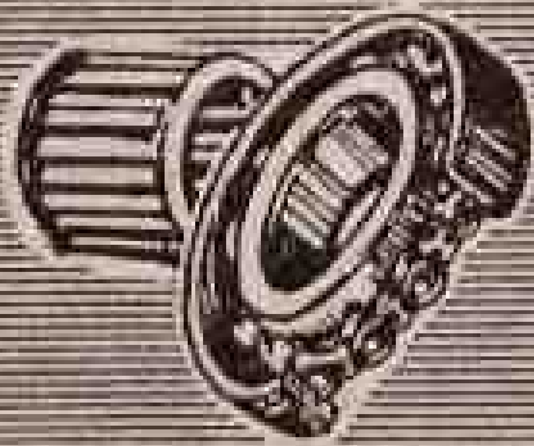
★

Peças para câmbio HIDRAMATIC e POWER-GLIDE












ESTOQUE PERMANENTE DE:

Velas AC
Instrumentos do painel, AC
Bombas de gasolina, AC
Amortecedores Delco Lovejoy
Ignição Delco Remy
Iluminação Guide Lamp
Radiadores Harrison
Rolamentos Hyatt, New Departure
Oleos Delco
Lonas de freio Inlite
Freios hydrálicos Delco Brake
Aneis de segmento Pedrick
Baterias Delco
Carburadores Rochester
Molas G M B

DESCONTOS A REVENDEDORES

MESBLA

Rua das Marrecas, n.º 22-24 (Centro)
Rua Maris e Barros, 25 (Praça Bandeira)
Niterói: Rua Visc. do Rio Branco, 521/3

PRO-RIO

MESBLA — UMA TRADIÇÃO NO RAMO DE AUTOMÓVEIS

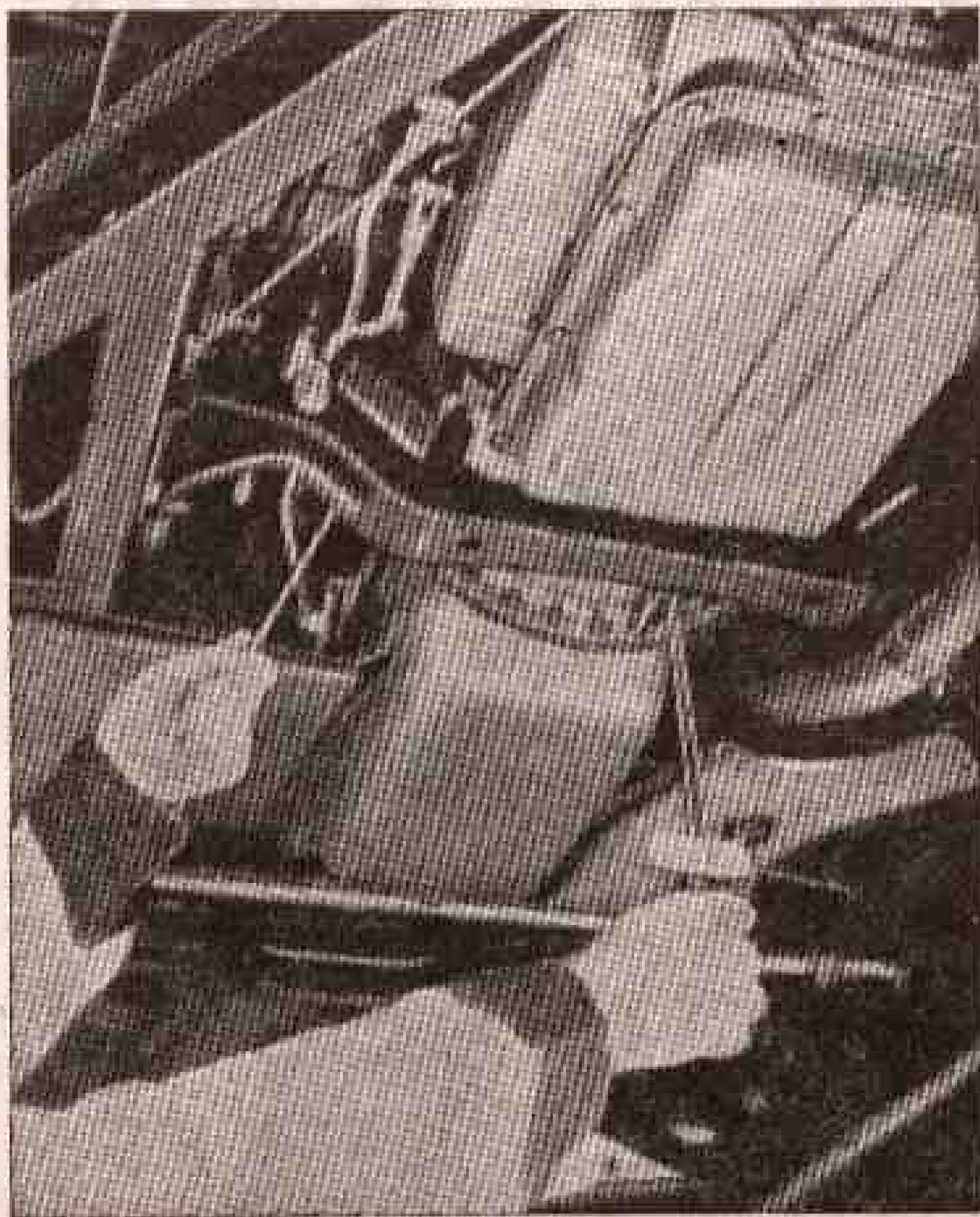


Fig. 295 — Apertando os parafusos que prendem a coberta ao rodizio ao volante do motor, com a chave de torque.

19. Liga-se a haste traseira de contrôle à alavanca externa.
20. Instala-se a alavanca de contrôle do estrangulador.
21. Em todos os modelos, menos nos conversíveis: Liga-se o cabo do velocimetro e sua coberta à transmissão.
22. Instala-se a alavanca do freio de mão e ligam-se os cabos dêste.
23. Instala-se o eixo de transmissão.
24. Enche-se a transmissão com liquido Hidramatic.
25. Verifica-se a pressão no cano principal de óleo.
26. Coloca-se a coberta do orifício do assoalho, assim como o tapête e o pedal do acelerador.
27. Ajustam-se as articulações de contrôle do estrangulador e da mudança.
28. Retira-se o carro dos suportes.

CAPÍTULO *XX*

Diagnóstico dos Desarranjos e Verificação

Os processos que damos a seguir destinam-se a verificar o funcionamento normal do carro equipado com transmissão Hidramatic.

Veja qual a prova indicada no seu caso e faça-a da maneira recomendada.

Conseguirá assim um diagnóstico preciso e evitará ou reduzirá ao mínimo a necessidade de desmontagem para exame.

Verifique sempre o nível do liquido de transmissão e só use liquido Hidramatic ou outro liquido aprovado pela G.M. Se houver falta de liquido, será mister juntá-lo antes de fazer a prova.

Verificação do nivel do liquido

1. Aperte bem a alavanca do freio de mão, ponha o motor a funcionar e deixe-o em marcha lenta pelo menos 2 minutos após estar o liquido aquecido.
2. Enrole para trás a parte do lado direito do tapête do assoalho e retire a coberta do orifício de inspeção, que deixa ver diretamente o indicador do nível do liquido.
3. Ponha a alavanca de contrôle na posição DR.
4. Retire tôda poeira, areia ou sujidade que exista no assoalho em redor do indicador. Retire o indicador.
5. Esfregue êste num pano limpo. Aplique-o de novo.
6. Torne a retirá-lo e veja o ponto que marca.

Antes de começar as provas

Antes de começar os tests para diagnóstico das causas de deficiente funcionamento da Transmissão Hidramatic, cumpre lembrar muito bem o seguinte:

75% DE TODOS OS DESARRANJOS E IRREGULARIDADES PODEM SER CORRIGIDOS MEDIANTE AJUSTAMENTOS EXTERNOS E CORREÇÃO DO NÍVEL DO LÍQUIDO.

E DOS DESARRANJOS RESTANTES, 80% PODEM SER CORRIGIDOS COM A TRANSMISSÃO INSTALADA NO CARRO.

(No próximo número estudaremos: Tests e Provas da Transmissão Hidramatic).

Sempre é bom saber...

Um meio fácil e barato de conquistar a simpatia e preferência dos fregueses para a sua oficina é estar sempre pronto a fazer, espontâneamente e gratuitamente, uma série de pequeninas coisas como lubrificar as fechaduras, as maçanetas, limpar as juntas do limpador de parabrisa, etc.

★

Algumas oficinas estão adotando o sistema de vender um talão com 5 fôlhas dando cada uma direito a uma regulagem do motor: ou talão com fôlhas dando direito a lubrificação. A compra de tais talões dá ao freguês a vantagem de ser mais barato o preço. E para a oficina as vantagens são: entra dinheiro adiantado: o freguês fica garantido; por ocasião dos serviços sempre há necessidade de comprar ali uma ou outra peça.

★

Nos modernos carros Chevrolet uma mesma chave serve para abrir a ignição, as portas, o cofre do motor e o compartimento de luvas. Se o motorista perder a chave, precisa pedir outra pelo número. Êsse número está gravado na coberta do cilindro.

★

O Buick experimental XP-300 tem um dispositivo que certamente não tardará a ser adotado não só pelo Buick como talvez por todos os automóveis: Um mecanismo que permite movimentar o assento do motorista para baixo ou para cima, para diante ou para trás e ainda modificar a forma do encôsto — tudo visando proporcionar mais confôrto na direção, melhor visibili-

Cruzando a África sem uma gôta de água!



Um feito desta natureza só pode ser realizado por TATRAPLAN - devido ao seu motor arrefecido a ar e dotado de ventilador especial para tal fim.

Nos climas tropicais, a temperatura do ar de arrefecimento é duas vêzes mais baixa do que a da água de arrefecimento. Não há preocupação com vazamento do radiador. Quanto maior o número de revoluções do motor mais ràpidamente gira o ventilador, mais eficiente é o arrefecimento.

Nos dias de baixa temperatura não há a preocupação com congelamento da água.

O ar é aspirado de cima da carroçaria, onde não está misturado a poeira e assim contribui para prolongar a vida do motor.

TATRAPLAN - o automóvel com motor arrefecido a ar

Distribuidores no Brasil:

Distrito Federal e E. do Rio: AUTO CENTRAL (SKODA) - AUTOBRÁS (TATRA) - Rio de Janeiro. **Estado de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Goiás e Triangulo Mineiro: IRMÃOS SINGER** - São Paulo. **Rio Grande do Sul: IMPORTADORA AMERICANA** - Pôrto Alegre. **Minas Gerais: A. L. HAAS** - Belo Horizonte. **Bahia: CORTIZO, MARTINÉZ & CIA. LTDA.** - Bahia. **Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas e Sergipe: PAULA IRMÃOS** - Mossoró. **Pernambuco: MARTINS & CANUTO** - Recife. **Piauí: DUMMAR & CIA.** - Fortaleza. **Maranhão: MORAES & CIA. LTDA.** - São Luiz. **Amazonas: SOSTHENES MAGALHÃES & CIA.** - Manáus.

MOTOKOV Ltda. PRAGA - TCHECOSLOVÁQUIA

dade. Tôdas as operações se fazem sem o motorista levantar-se de seu lugar.

★

A Chrysler está cooperando ativamente com seus agentes e concessionários para instrução. e aperfeiçoamento dos mecânicos. Para isso manda aos concessionários um jôgo completo de material de ensino a respeito de cada assunto dos produtos Chrysler. O jôgo compreende: um filme, um ou mais discos, quadros para parede, mapas e folhetos explicativos ensinando como deve ser dada a aula ou explicação.

★

Na linha de peças "Mopar" para carros Plymouth, Dodge, DeSoto e Chrysler existe agora um novo acendedor de cigarros que "chupa" o cigarro, em vez de simplesmente encostar nêle como todos os outros modelos de acendedor até aqui conhecidos.

Essa ação de "chupar" ou "fumar" o cigarro, para garantir que fique realmente aceso, é produzida pelo vácuo do tubo de admissão ou do limpador do parabrisa.

O novo acendedor tanto pode ser instalado no lugar dos atuais como em outro ponto qualquer do carro.

★

Já se encontra à venda um acessório denominado "Mesa de Segurança T" destinado a proteger o passageiro que se assenta ao lado do motorista — o lugar mais perigoso do automóvel em caso de acidente.

Trata-se de uma espécie de coxim ou almofada que, normalmente, funciona como mesa ou como descanso para o braço. Em caso de qualquer parada brusca, porém, essa mesa de segurança passa instantâneamente para a posição vertical e forma um anteparo que amortece os choques.

É fabricado pela Advance Designt Developmen Co., em Bloomfield Hill, Michigan.

★

O automóvel gasta em média 4 velas novas por ano, para máxima eficiência e maior economia de gasolina.

★

Para facilitar a partida dos motores diesel nos dias muito frios de inverno existem agora umas cápsulas contendo um liquido especial que é introduzido no interior dos cilindros. Cada cápsula contém a quantidade necessária para dar partida rápida, protegendo ainda os cilindros. A aplicação se faz aspirando o líquido e injetando-o nos cilindros.

★

Uma maneira rápida de descobrir rachaduras nas peças de ferro fundido é a seguinte : passar na área suspeita uma mistura de 1 parte de querosene e 3 partes de óleo leve de motor; deixar secar; imediatamente passar uma camada de óxido de zinco, dissolvido em álcool de madeira (álcool metílico).

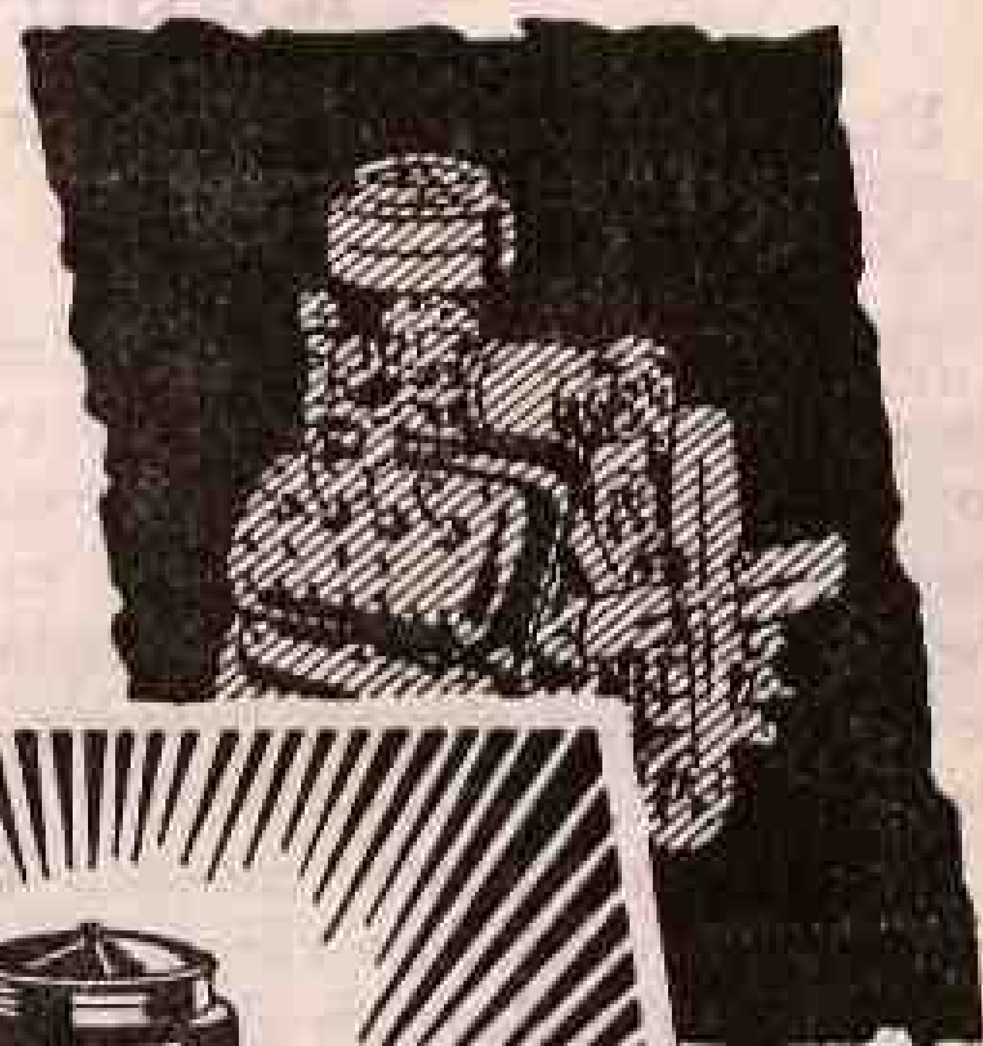
Como o óleo e o querosene penetraram na rachadura porventura existente, a camada branca de óxido de zinco fica interrompida em todos os pontos onde existam rachaduras.

★

Ao trocar mangueira de radiador, ganha-se muito tempo e poupa-se muito trabalho molhando a mangueira nova numa lata de óleo para freios. O liquido de freios não estraga a borracha e facilita de maneira excelente a calocação.

Motores*
recondicionados
à base de troca

* FORD
CHEVROLET
DODGE
PLYMOUTH
DE SOTO
E OUTROS





MARIEN S/A

INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Al. Cleveland, 509
Fones: 51-4714-51-8172
Cx. Postal 3990-S. Paulo

A Mecânica do Automóvel

pelo Engenheiro WILLIAM H. CROUSE

EXCLUSIVIDADE DE "AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS"

CAPITULO XX

(Continuação)

Serviços nas Instalações Elétricas

REGULADORES

Exame do sistema do gerador e regulador

Quando se nota que o sistema do gerador e regulador de um carro não está funcionando normalmente, cumpre fazer alguns exames preliminares para determinar se o distúrbio reside no gerador ou no regulador.

O primeiro passo consiste em examinar o estado de carga da bateria e a velocidade de carga desta quando o gerador opera à média velocidade.

O estado de carga da bateria será determinada pelo hidrômetro.

Ao verificar a velocidade de carga, **não se deve usar** o amperímetro do carro, pois não dá indicação precisa da amperagem. Usa-se um amperímetro de prova, que se liga ao circuito de carga, nos terminais BAT (Bateria) ou AMM (amperímetro).

Pode ser encontrado um dos seguintes casos:

a) — Bateria carregada e fraca velocidade de carga;

b) — Bateria carregada e alta velocidade de carga;

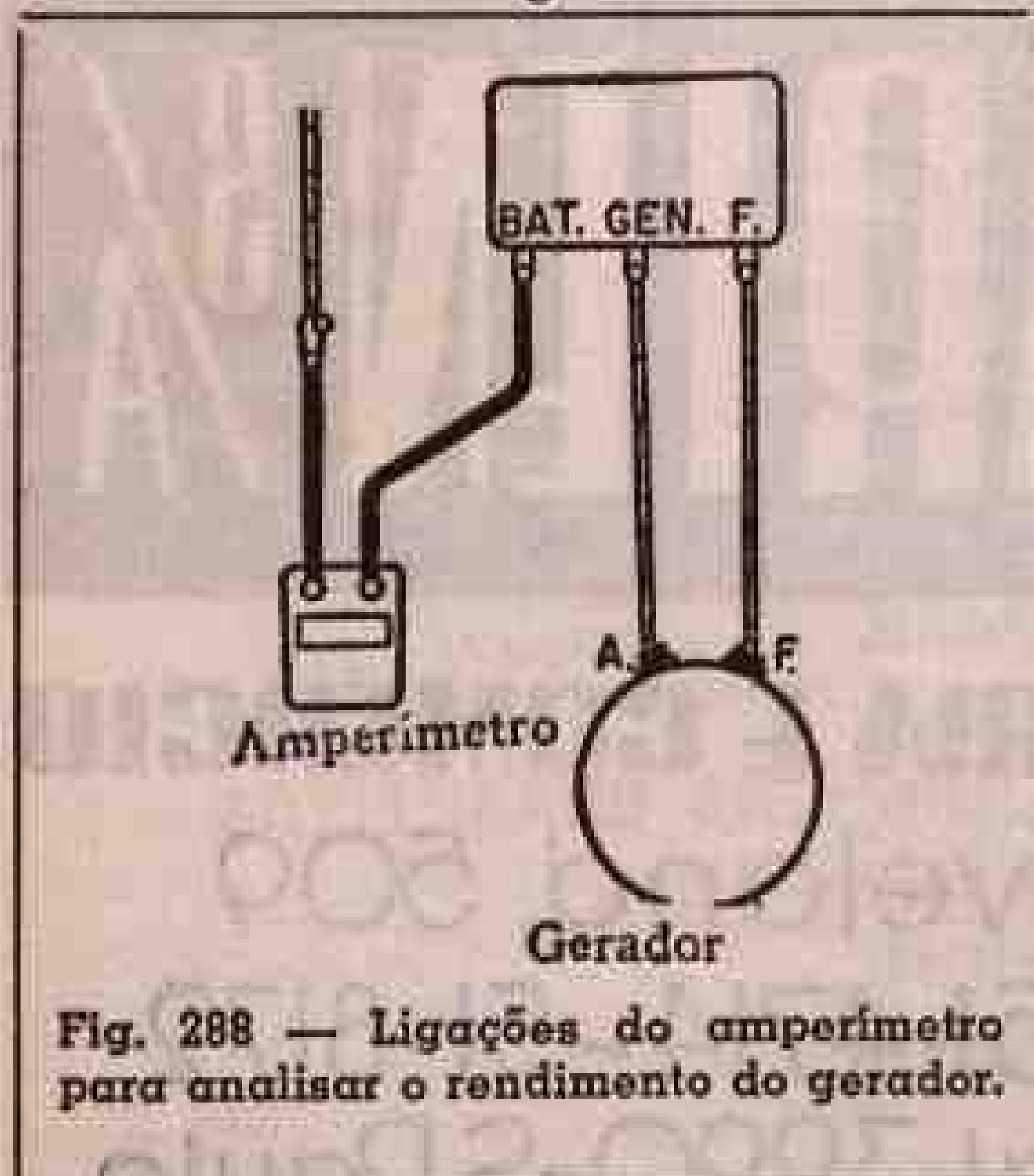


Fig. 288 — Ligações do amperímetro para analisar o rendimento do gerador.

c) — Bateria descarregada e alta velocidade de carga;

d) — Bateria descarregada e baixa velocidade de carga.

a) — Bateria carregada e fraca velocidade de carga — Êste estado é normal, pois o regulador de voltagem reduz o rendimento do gerador à medida que a bateria vai ficando carregada. As instalações do regulador de voltagem e do regulador de corrente examinam-se da maneira que mais adiante explicamos.

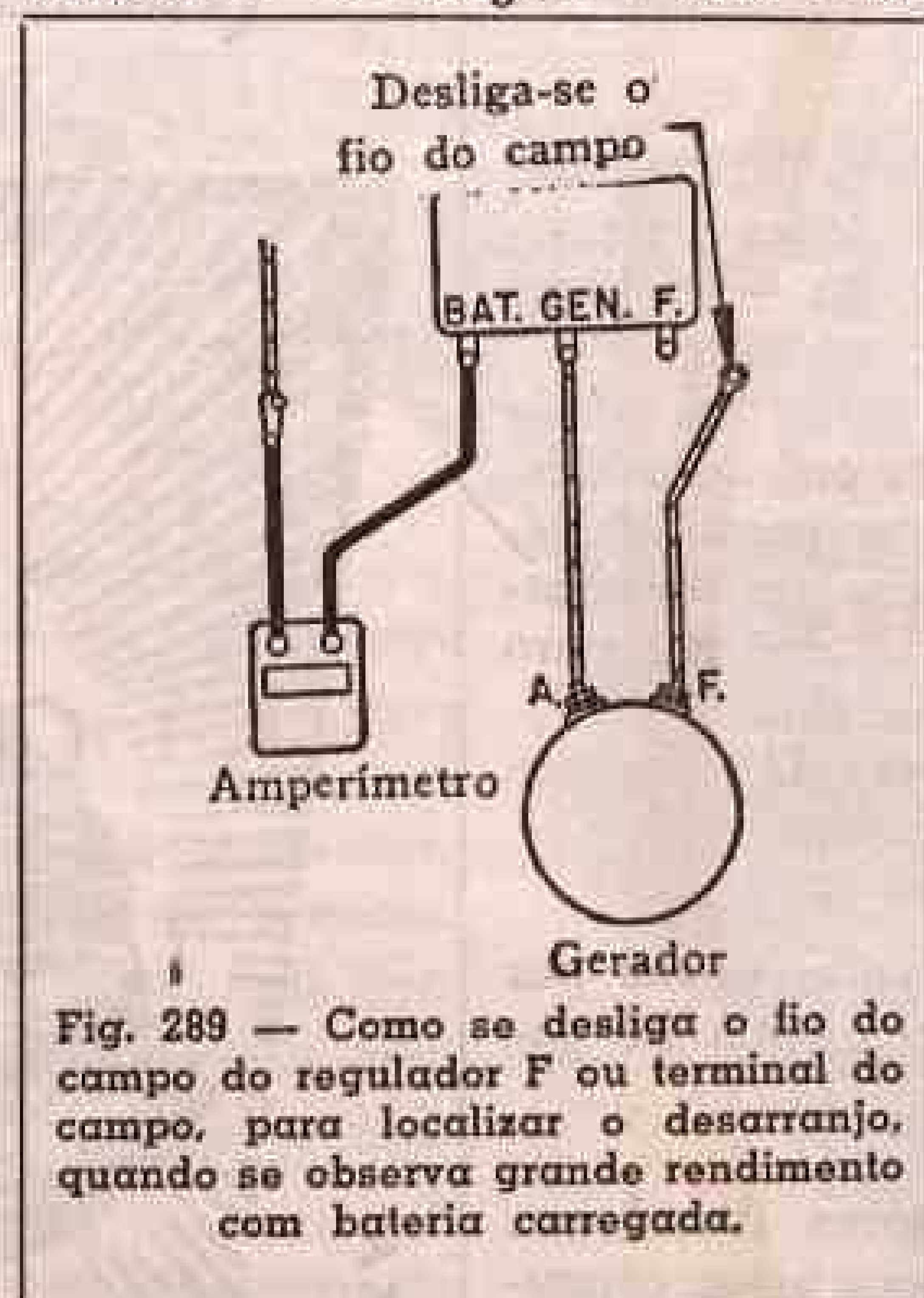


Fig. 289 — Como se desliga o fio do campo do regulador F ou terminal do campo, para localizar o desarranjo, quando se observa grande rendimento com bateria carregada.

b) — Bateria carregada e alta velocidade de carga — Com o amperímento ligado como mostra a gravura ao lado, opera-se o gerador à velocidade média e desliga-se o fio do terminal F («field», campo) do regulador. Com isto fica interrompido o circuito de campo do gerador e, se êste estiver normal, o rendimento cairá. Se não cair, é que o gerador está com defeito, o que se pesquisará como mais adiante explicaremos.

Se o rendimento cair quando o terminal F fôr desligado, o distúrbio reside no regulador: procura-se a existência de curto circuito ou de alta voltagem.

c) — Bateria descarregada e alta velocidade de carga — E' um estado normal, pois desde que a bateria se vá descarregando, o regulador permite ao gerador aumentar a produção.

d) — Bateria descarregada e baixa velocidade de carga — Fios defeituosos e más conexões no circuito entre o gerador e a bateria fazem o regulador operar como se a bateria estivesse com carga completa: assim, a velocidade de carga é reduzida, apesar de a bateria estar quase descarregada.

Ao encontrar-se, pois, uma bateria descarregada e uma baixa velocidade de carga, devem-se examinar, em primeiro lugar, os fios e as conexões. Se o circuito parecer achar-se em boas condições, o segundo passo será pôr em curto o circuito de campo do gerador, no regulador. Isto evidenciará se é o gerador ou o regulador o responsável pelo defeito. A maneira pela qual se põe em curto o circuito de campo do gerador depende do tipo do regulador. Os reguladores Auto-Lite e o Delco-Remy e os reguladores comuns dos carros de pasasgeiros geralmente ligam à terra o circuito de campo do gerador através dos pontos de contacto ou da resistência. Os reguladores Auto-Lite e Delco-Remy de trabalho pesado assim como os reguladores Ford operam com um gerador que tem o circuito de campo ligado à terra internamente e o regulador liga a extremidade isolada do circuito de campo do gerador à escôva principal isolada, seja através dos pontos de contacto do regulador, seja através de uma resistência. Assim, para dar curto no circuito de campo do gerador através do regulador do primeiro tipo, faz-se uma ligação entre o terminal F e terra. Através do regulador do segundo tipo, o fio direto será entre os terminais F e GEN (ou ARM e A).

Nobby

CONJUNTOS UNIVERSAIS DE VELOCIMETROS E TUBOS FLEXIVEIS PARA A CONDUCAO DE COMBUSTIVEL

papa

AUTOMOVEIS BRITANICOS
AUTOMOVEIS AMERICANOS
E CAMINHOES

Queremos ajudar-lhe para que possa prestar aos seus compradores um serviço rápido e eficiente a preços módicos.

Solicite informações detalhadas e o Guia de Automóveis.

Nobby FLEXIBLE PIPES for PETROL (GAS) LINES

C.M 18A

Representantes:

HAMS & LUCAS LTDA., AV. CHURCHILL 109, GRUPO 804
Telefone: 22-6542 CAIXA POSTAL 2828-END TELEGR: Charjams-RIO DE JANEIRO

ALDWORTH IRMÃOS, RUA DOS ANDRADAS No. 1629
Telefone: 4593 CAIXA POSTAL 702-END. TELEGR: ALDWORTH—PORTO ALEGRE

CLARK-MALIA (EXPORTS) LTD.
CROWBOROUGH, SUSSEX.
CABOS: CEEMEX, CROWBOROUGH, ENGLAND
EXPORTADORES DA INDÚSTRIA BRITÂNICA DE AUTOMOVÉIS E DE MAQUINÁRIO.

É tão simples fazer a pintura **FICAR NOVA!**

POLIDOR DUCO N.º 7

Um excelente limpador e polidor para todos os acabamentos de automóveis, novos ou usados, sejam pintados a Duco, verniz ou esmalte sintético. Remove tôda camada de sujeira, rápida e fàcilmente. Restaura a côr e o brilho naturais da pintura, dando um polimento resistente e brilhante em poucos minutos.



CÊRA DUCO

Uma cêra para automóveis, de fácil aplicação. Deixa um polimento claro e brilhante que dura meses. Realça a beleza e protege a pintura dos carros contra o sujo, a umidade e a ação dos raios ultra-violeta do sol. Também é usada, com ótimo resultado, em refrigeradores, assoalhos, rádios e móveis.



Produtos fabricados no Brasil de acôrdo com fórmulas da E. I. Du Pont de Nemours & Co., Inc. EE. UU.

INDÚSTRIAS QUÍMICAS BRASILEIRAS "DUPERIAL", S. A.



ENCONTRAM-SE NAS MELHORES CASAS DO RAMO

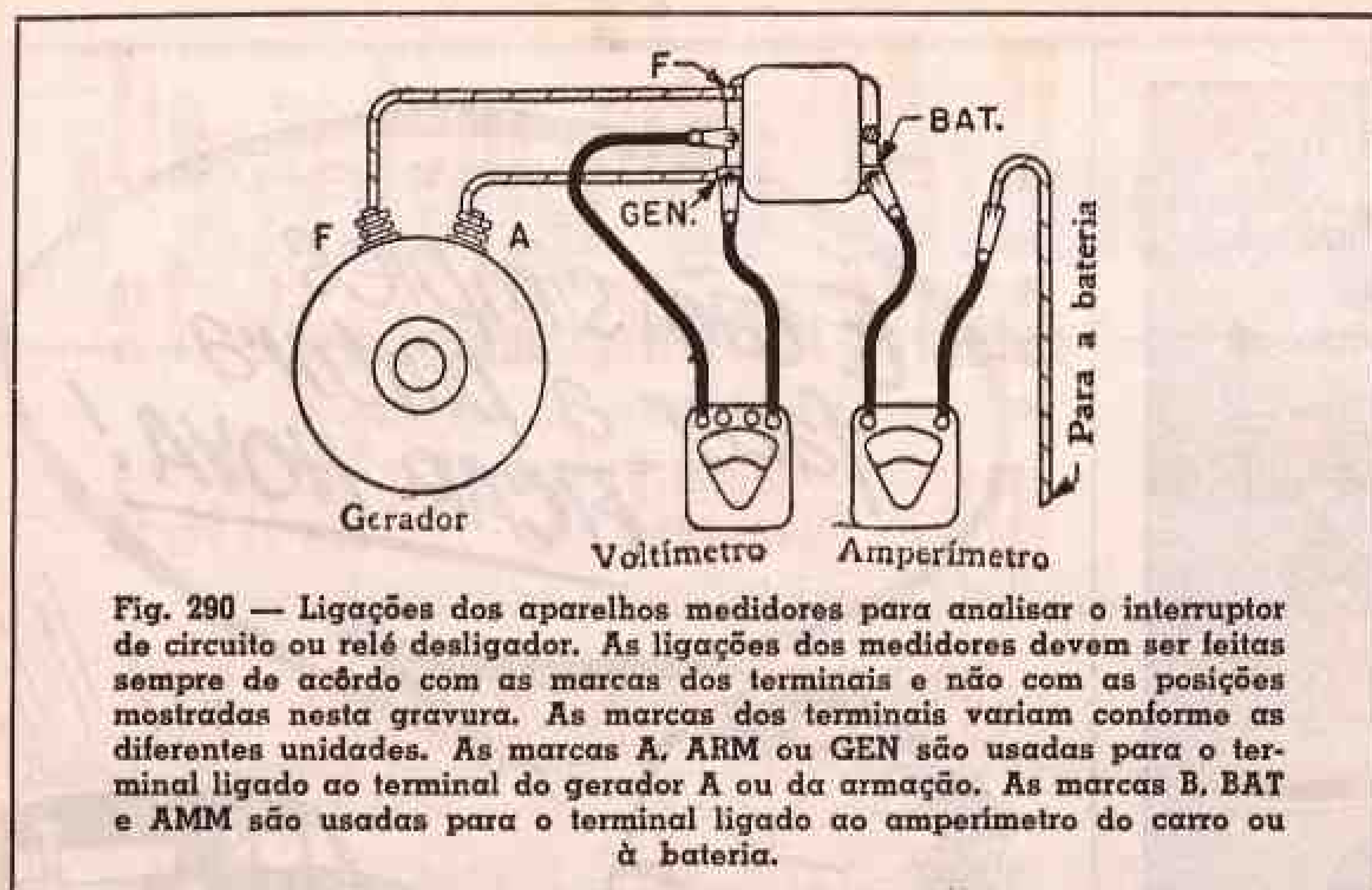


Fig. 290 — Ligações dos aparelhos medidores para analisar o interruptor de circuito ou relé desligador. As ligações dos medidores devem ser feitas sempre de acôrdo com as marcas dos terminais e não com as posições mostradas nesta gravura. As marcas dos terminais variam conforme as diferentes unidades. As marcas A, ARM ou GEN são usadas para o terminal ligado ao terminal do gerador A ou da armação. As marcas B, BAT e AMM são usadas para o terminal ligado ao amperímetro do carro ou à bateria.

Nota — As ligações devem ser muito corretas, de acôrdo com o tipo do regulador, para evitar que sobrevenham danos ao equipamento.

Em qualquer dos casos, se o rendimento não aumentar com o gerador funcionando a média velocidade, o distúrbio está localizado no gerador, que deve ser examinado (da maneira como explicamos mais adiante).

Se o rendimento aumentar, o regulador é que está com desarranjo e deve ser examinado, procurando-se ajuste de baixa voltagem ou pontos de contacto oxidados ou sujos de poeira. Pode dar-se também que o relé desligador não esteja dando ligação devido a enrolamento com interrupção.

Nota — Após testes em qualquer gerador ou regulador, ou após instalação de uma dessas unidades, o gerador precisa ser **polarizado,** para a certeza de que está com a polaridade certa em relação à bateria. Esta medida evita encurvamento ou queima dos pontos do relé desligador, o que de outra forma poderia ocorrer. Liga-se momentâneamente um fio direto entre o amperímetro e os terminais-gerador do regulador ou do relé, antes de pôr o motor a funcionar. Esta medida faz com que circule um fluxo de corrente através do gerador, o que o polariza coretamente.

Nota — Nunca faça trabalhar o gerador com circuito interrompido, isto é, com o circuito de carga desligado. Produzir-se-ia uma alta voltagem que danificaria o gerador.

Repáros nos reguladores Auto-Lite

a) — Limpeza dos pontos de contacto — Com lima n. 3 limam-se os pontos paralelamente ao comprimento da armação. Após limar, limpa-se com tetracloreto de carbono e enxuga-se com fios de linho. Nunca se deve usar lixa nem esmeril.

b) — Ajustamento do interruptor de circuito (Montado separadamente no tipo TC — Voltagem de fechamento e amperagem de reversão) — Liga-se um voltímetro de prova entre o terminal A e a base da unidade e liga-se um amperímetro no circuito, no terminal B (fig. 290). Aumenta-se lentamente a velocidade do gerador e anota-se a voltagem de fechamento. Diminui-se a velocidade e observa-se a amperagem de reversão à qual os pontos abrem.

Ajusta-se a voltagem encurvando para baixo o prendedor de mola inferior F (na fig. 291), a fim de aumentar a voltagem de fechamento ou diminuí-la.

Ajusta-se a amperagem de reversão aumentando o espaço de ar para diminuir a amperagem de reversão, ou reduzindo o mesmo espaço para aumentar a amperagem (fig. 292). Se forem necessários ajustamentos adicionais, serão feitos com a unidade retirada do carro.

2) — Espaço de ar — Mede-se o espaço de ar entre a armação e o núcleo mantendo-se fechados os pontos de contacto. Ajusta-se levantando ou baixando o contacto estacionário na ponte A (fig. 291). Isto se faz expandindo ou contraindo a ponte que suporta o contacto (fig. 292).

3) — Abertura dos pontos de contacto — Ajusta-se esta abertura encurvando o parador superior da armação B (fig. 291).

c) — Ajustamento do Regulador TC («two charge», dupla carga) — 1 — Provas da abertura e fechamento da voltagem — Com a unidade aquecida, liga-se um voltímetro de prova entre o terminal B e a base; e liga-se uma resistência variável de 1/4 de ohm no circuito, no terminal B, (fig. 293). Aumentase lentamente a velocidade do gerador. Se os pontos TC do regulador não abrirem, liga-se a resistência. Observa-se a voltagem da abertura. Desliga-se a resistência ou diminui-se a velocidade do gerador e observa-se a voltagem do fechamento.

Se as voltagens não estiverem dentro das especificações, retira-se a unidade para ajustamento.

2 — Espaço de ar — Mede-se entre a armação e o núcleo, com os pontos fechados. Ajusta-se levantando ou abaixando o ponto estacionário de contacto C (fig. 291) encurvando-se a ponte (fig. 292).

3 — Abertura dos pontos de contacto — Examina-se mantendo os

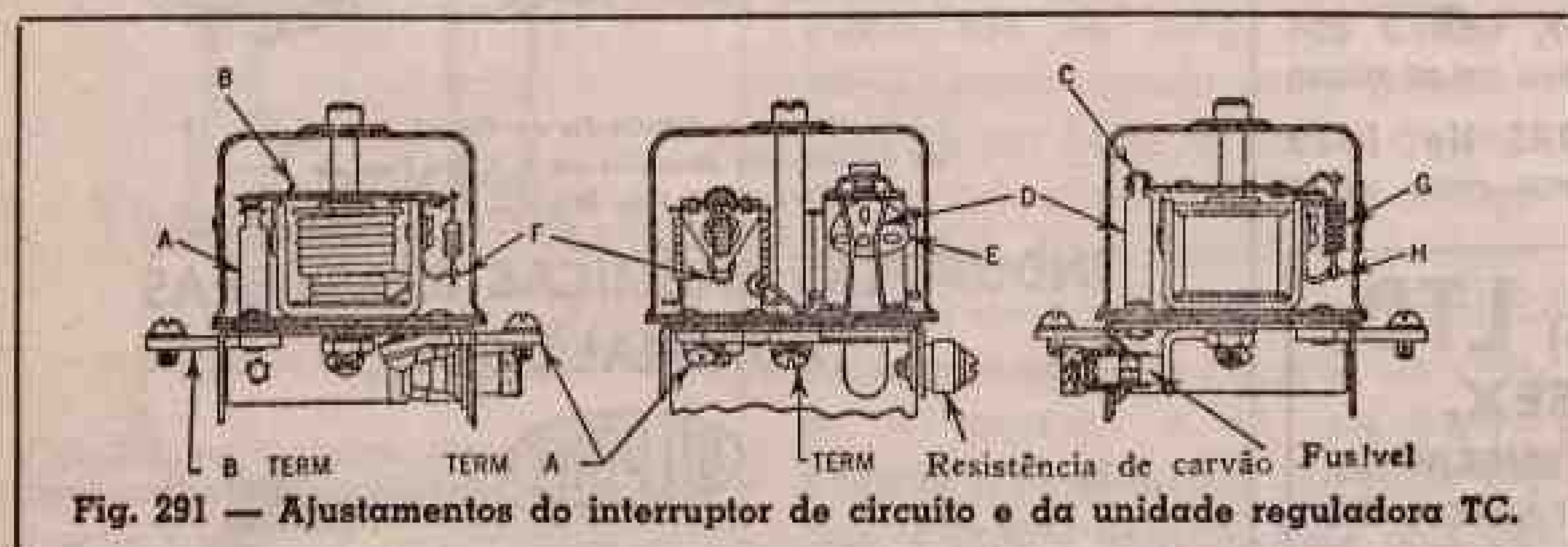


Fig. 291 — Ajustamentos do interruptor de circuito e da unidade reguladora TC.

Cêrca de **90%** de redução no custo de máscaras para pinturas!



O COMPOSTO PARA ENCOBRIR

Sherwin-Williams lhe proporciona 90% de economia em relação a qualquer outro processo conhecido! E reduz ainda 30% na mão de obra! Pode ser removido com incrível facilidade depois da pintura sêca. Mascara vidros, partes cromadas, pneus, paralamas, etc.. É notàvelmente prático para pinturas a duas côres. Experimente-o para mais lucros em seu trabalho!



Redução de **50%** no trabalho de polimento!



O OPEX LACQUER FLO

— *um novo melhoramento em dissolvente de laca* — aumenta notàvelmente o brilho, *reduzindo em mais da metade* o trabalho de polir! Economiza para Você 50% de precioso tempo! A ser usado na demão final, na proporção extraordinàriamente econômica de 10% apenas!

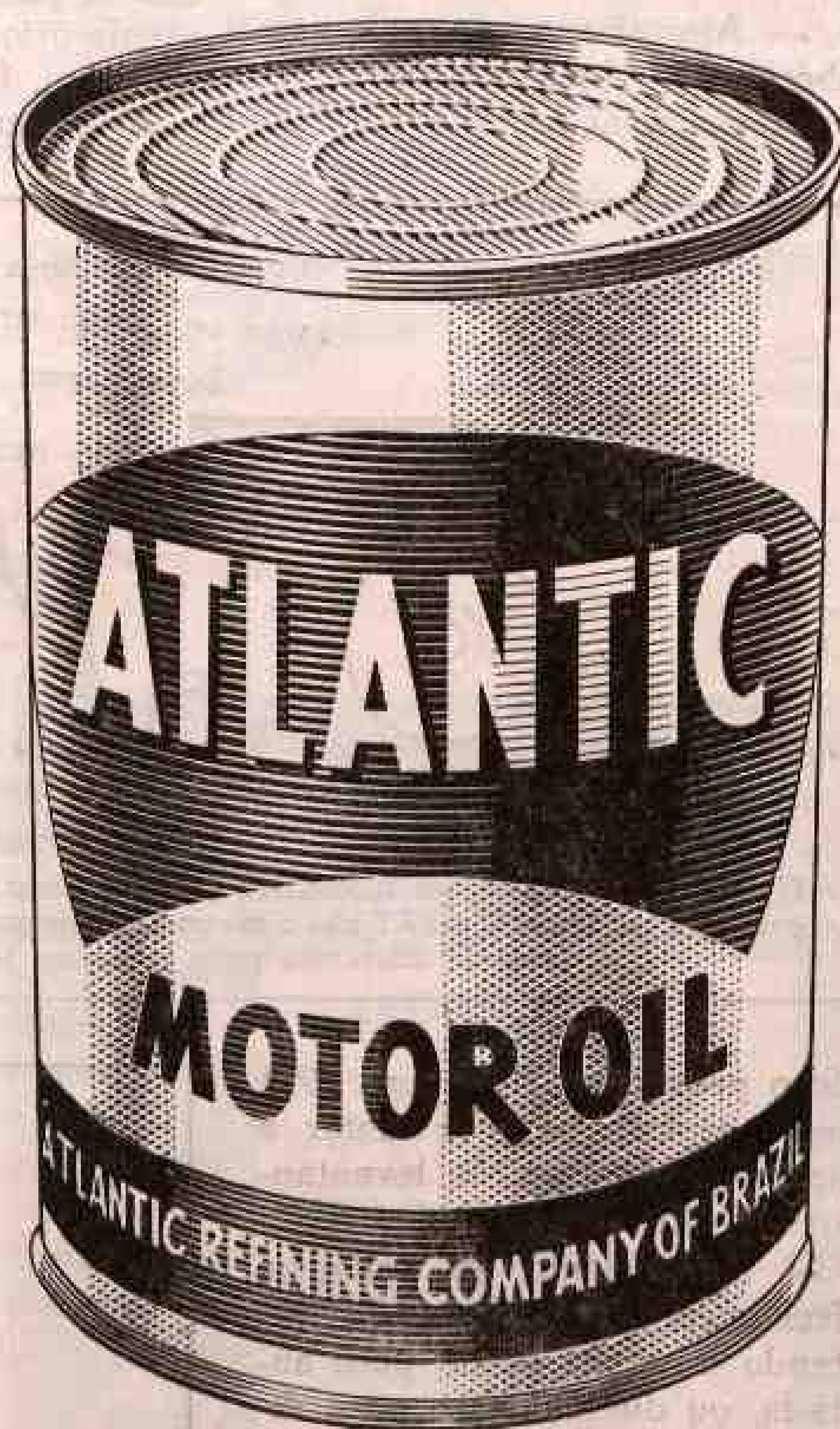
PROCURE-OS NO SEU REVENDEDOR

Produtos da **SHERWIN WILLIAMS** DO BRASIL S.A.



TINTAS E VERNIZES

O Atlantic motor oil contém um detergente que limpa e lubrifica as partes vitais do motor de seu carro



Troque pelo **ATLANTIC** *...e veja como lucra o seu carro!*



ATLANTIC REFINING COMPANY OF BRAZIL

Gasolina - Motor Oil - Lubrificação - Pneus Kelly - Baterias Atlantic

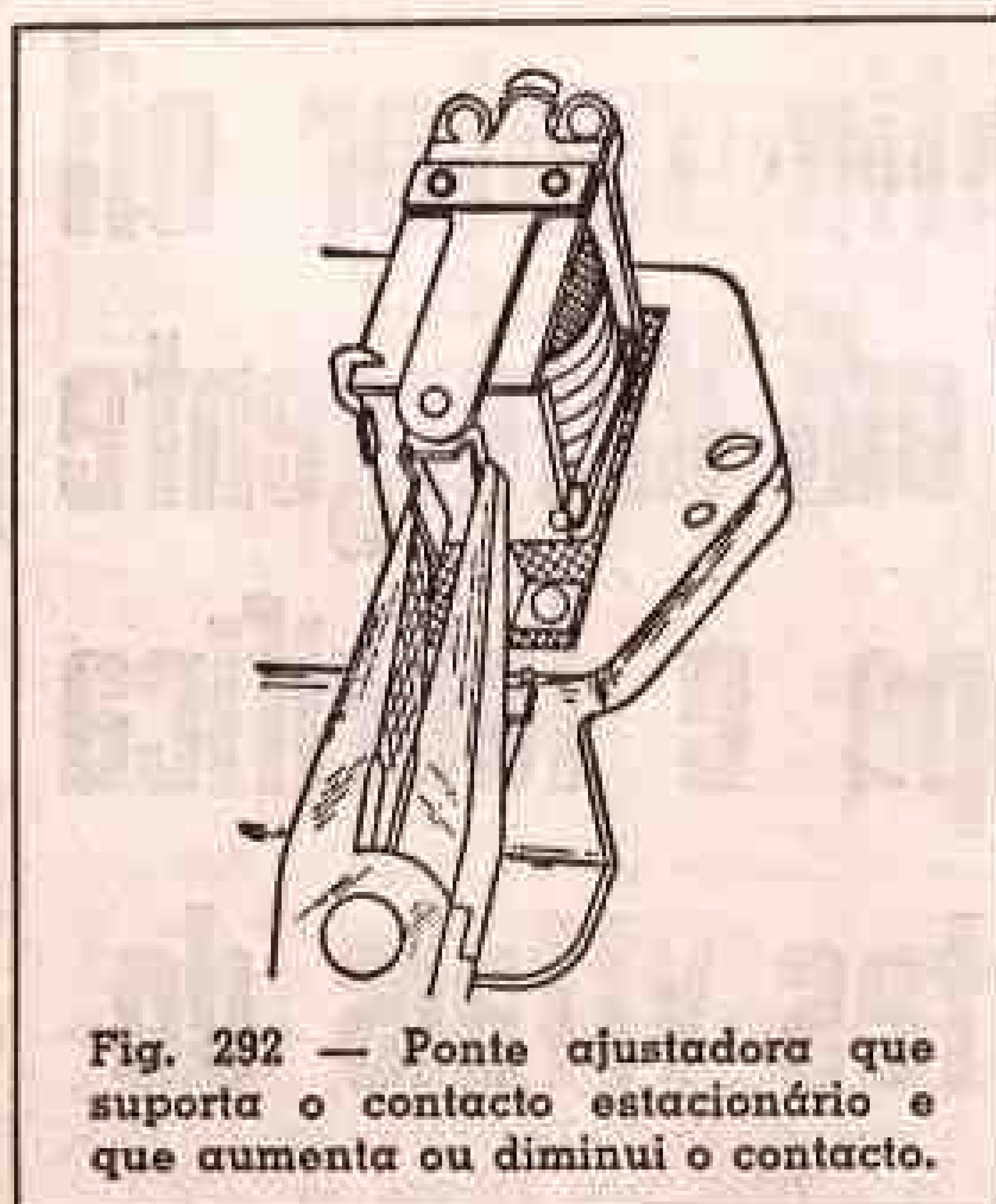


Fig. 292 — Ponte ajustadora que suporta o contacto estacionário e que aumenta ou diminui o contacto.

pontos abertos. Ajusta-se virando o came E do bronze excêntrico (fig. 291).

4) — Ajustamento da voltagem de abertura — Ajusta-se (após religar e reexaminar a unidade) abaixando o prendedor H (figura 291) da mola espiral, para aumentar a voltagem de abertura, ou levantando-o para diminuí-la.

5 — Ajustamento da voltagem de fechamento — Ajusta-se aumentando o espaço de ar, para aumentá-la, ou diminuindo-o para diminuir a voltagem.

d) — Ajustamento do interruptor do circuito (do tipo montado no regulador de voltagem).

1 — Voltagem de fechamento — Ligam-se o voltímetro e o amperímetro como o mostra a figura 290. Aumenta-se lentamente a velocidade do gerador e observa-se a voltagem em que o relé fecha.

Primeiro processo — Para interruptores de circuito com pontos de contacto montados numa mola, aumenta-se a voltagem até que os contactos fechem, e imediatamente em seguida diminui-se a voltagem até que os contactos abram.

Segundo processo — Para interruptores de circuito com pontos de contactos montados diretamente na armação, aumenta-se a voltagem e observa-se qual a voltagem de fechamento; em seguida, aumenta-se a velocidade do gerador para obter um rendimento de 15 ampéres; em seguida modera-se o gerador e observa-se a corrente invertida à qual os contactos abrem.

Ajusta-se a voltagem de fechamento abaixando o prendedor da mola para aumentar a voltagem ou levantando-o para diminuí-la. Se não se puder fazer um ajustamento satisfatório, retira-se a peça e, fora do carro, faz-se o seguinte:

2 — Espaço de ar — Examina-se entre a armação e o núcleo côm os pontos abertos. Ajusta-se encurvando o parador de ar, ação superior.

3 — Abertura dos pontos — Ajusta-se encurvando a ponte do suporte de contacto (figura 292).

4 — Voltagem ou amperagem de abertura — Ajusta-se levantando o ponto inferior para aumentar a voltagem ou diminuir a amperagem. Abaixando-se o ponto, diminui-se a voltagem e aumenta-se a amperagem.

e) — Ajustamento do regulador de voltagem (do tipo com relé desligador sòzinho ou do tipo com relé desligador e com regulador de corrente) — 1 — Voltagem de operação — Fazem-se as ligações de mensuração como mostra a fig. 294. Aumenta-se lentamente a velocidade do gerador até o rendimento de 10 ampéres e anota-se a voltagem. Se só se obtém menos de 10 ampéres, ligam-se as luzes e ajusta-se a velocidade para 10 ampéres. O regulador deve estar em temperatura de funcionamento. Ajusta-se abaixando o prendedor da mola inferior para aumentar ou levantando-o para diminuir.

Torna-se a examinar moderando o gerador até que os pontos no relé abram, recolocando a coberta do regulador e aumentando a velocidade do gerador de novo.

2 — Espaço de ar — Examina-se com a armação abaixada, de modo que os pontos mal toquem (e não toquem a mola plana de contacto) e ajusta-se afrouxando o parafuso do suporte superior de contacto e abaixando êsse suporte o necessário.

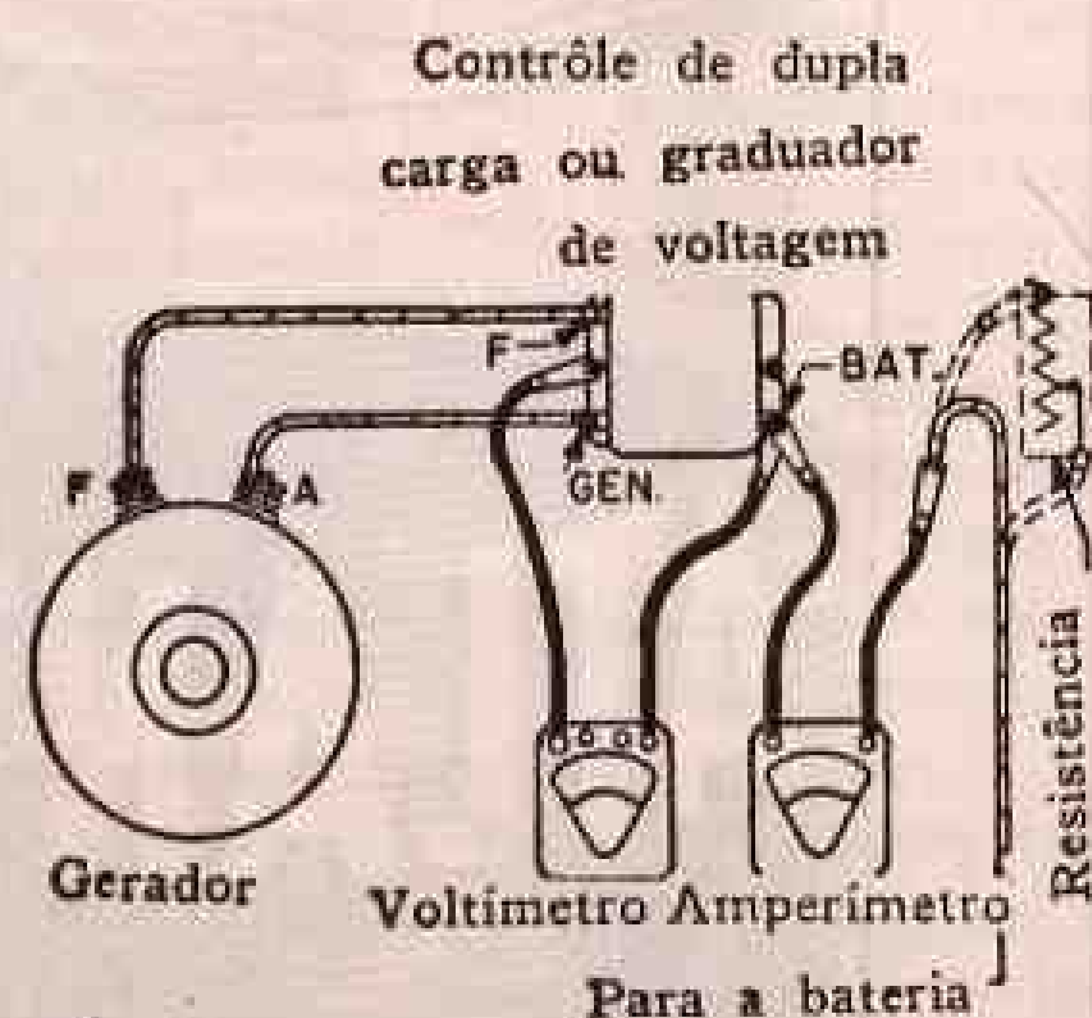


Fig. 293 — Ligações dos medidores para analisar o graduador de voltagem. Os terminais B e BAT são o mesmo. Conforme as unidades, usam-se marcas diferentes para o mesmo terminal.

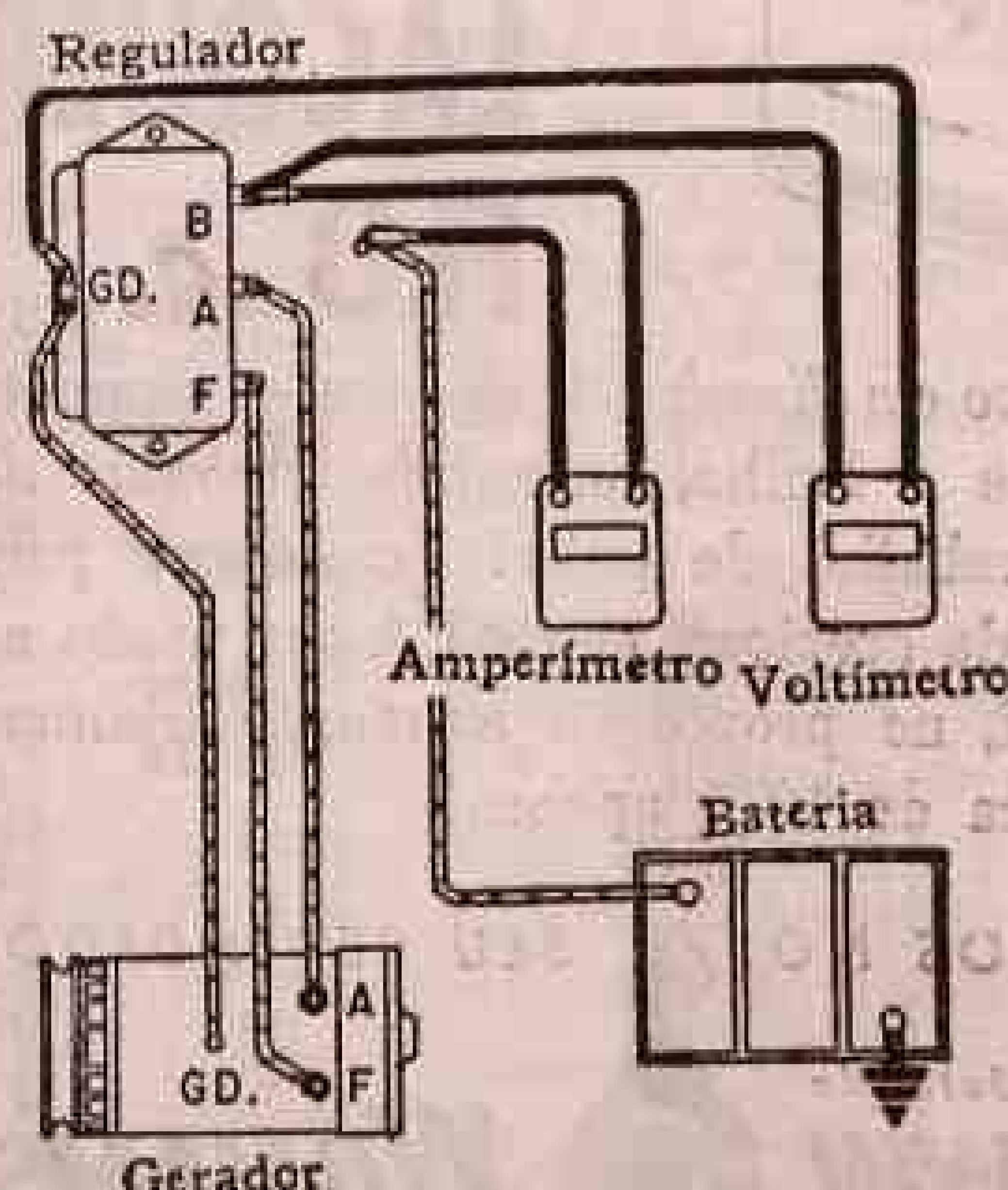


Fig. 294 — Ligações dos medidores para examinar a regulagem do regulador de voltagem Auto-Lite.

PARA MAIOR SEGURANÇA PEÇA!



Em engrenagens não há igual em qualidade!

Fabricamos as engrenagens que têm sempre maior procura

Embarques imediatos



AUTOMOTIVE GEAR CO.

Divisão da Shatterproof Glass Corporation

4815 Cabot Ave., Detroit 10, Mich. E.U.A.

Endereço Telegráfico: Shatrproof, Detroit

SOLICITE CATALOGO E PREÇOS

Até automóveis viajam pela PAA



...Os aviões Clipper Cargo da PAA prestam serviço incalculável. Quase tudo pode hoje ser transportado pelo ar. E a economia em tempo, proporcionada pela PAA, aliada ao custo razoável de transporte, torna os aviões Clipper Cargo C-46 da PAA uma das maiores vitórias do transporte moderno.

CLIPPER CARGO



PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS

Rio de Janeiro: Tels. 52-5321 ou 22-8669
S. Paulo Tels. 33-9542, 34-7356 e 33-2006

LUCAS

BATERIAS

para automóveis europeus e americanos em estoque para pronta entrega na:

Borghoff S. A.

RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO

e nos Distribuidores e Agentes de BATERIAS LUCAS





Voga Publicidade






INDÚSTRIAS DE PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS

STEOLA S. A.

Filtros - Frisos - Vidros plásticos - Canos e Silenciosos - Retentores - Lanternas e faróis. Protetores de pára-choques

FABRICA:
Rua Padre Adelino, 1588

ESCRITÓRIO:
Rua do Gazômetro, 541
SÃO PAULO



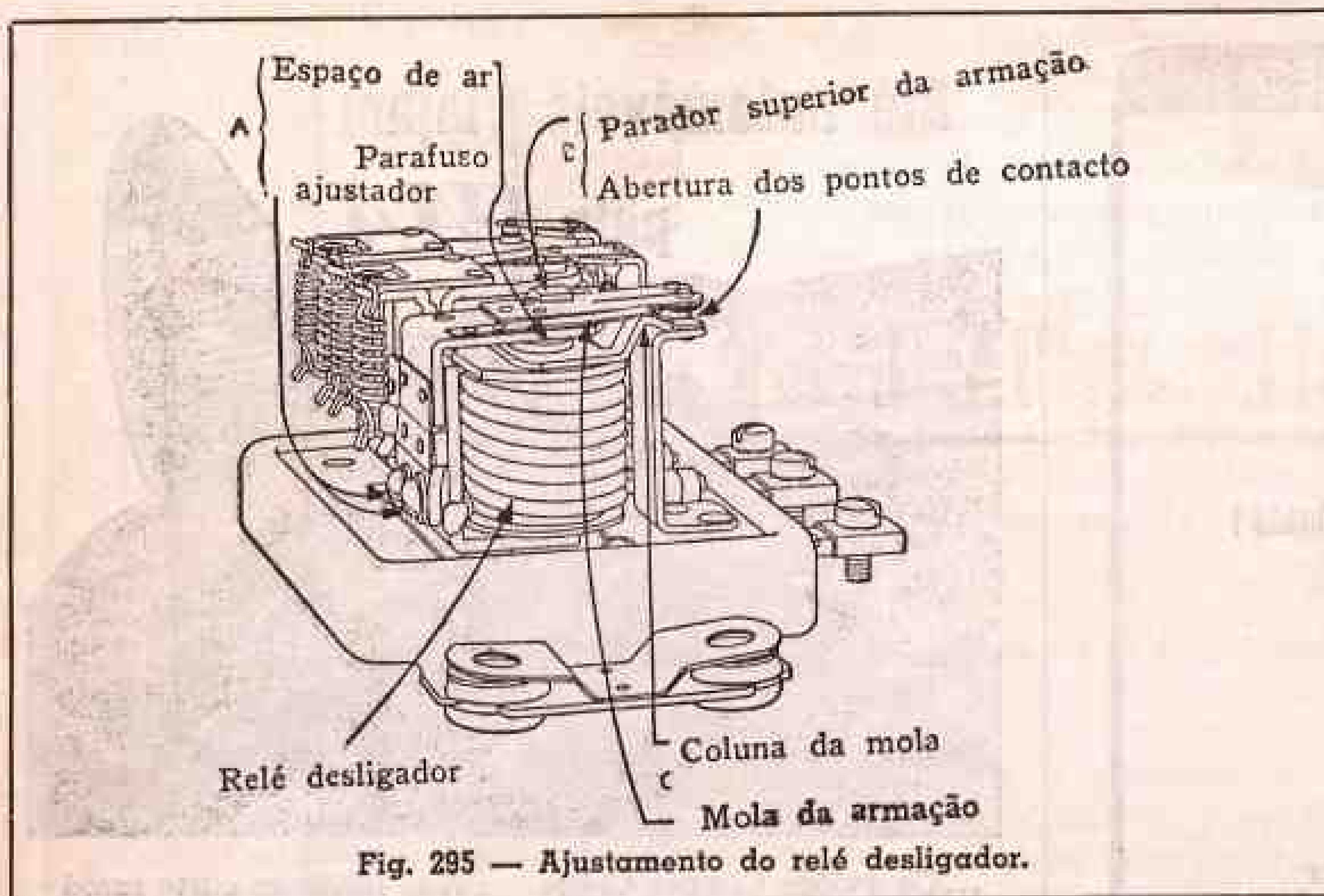



Fig. 295 — Ajustamento do relé desligador.

Limpa-se cada ponto separadamente, com o cuidado de não empregar a lima em excesso nos pontos arredondados. O ponto arredondado é feito de material mais mole, que se gasta com mais facilidade do que o dos pontos planos.

Cavidades nos pontos planos podem ser removidas por meio de uma colher de desamassar ou de uma lima especial. Nunca se usa lixa nem esmeril para limpar os pontos.

b) Ajustamento do relé desligador (do tipo montado separadamente ou com contrôle ou regulador de voltagem).

1 — Voltagem de fechamento — Liga-se um voltímetro do terminal GEN (gerador) à base do relé. Aumenta-se a velocidade do gerador e observa-se a voltagem de fechamento. Ajusta-se aumentando a tensão da mola plana ou espiral (conforme o tipo de mola da unidade) para aumentar a voltagem de fechamento ou diminuindo essa mesma tensão para diminuir a voltagem. Se forem necessários outros ajustamentos, será mister retirar a unidade para fora do carro.

2 — Espaço de ar — Mede-se o espaço de ar entre a armação e o núcleo com os pontos fechados. Ajusta-se afrouxando os dois parafusos ascendentes da armação e levantando ou abaixando a armação, conforme seja preciso (fig. 295).

3 — Abertura dos pontos — Ajusta-se encurvando o parador da armação superior (fig. 295).

c) Ajustamento do contrôle de voltagem.

1 — Verificação da voltagem de abertura e de fechamento — Liga-se um voltímetro de prova entre o

f) — Ajustamento do regulador de corrente — Fazem-se as ligações dos medidores como mostra a figura 294 e aplica-se através da bateria uma carga elétrica mais ou menos igual à do regulador de corrente. Assim, por exemplo, se esta fôr de 30 ampéres, liga-se uma carga de 30 ampéres através da bateria durante o exame. Tal medida impede que o regulador de voltagem entre em funcionamento. Resultado idêntico pode ser obtido usando-se o motor de arranco durante alguns segundos e depois ligando as luzes e acessórios no carro durante o exame.

Ajusta-se abaixando o prendedor da mola inferior para aumentar ou levantando-o para diminuir.

2 — Espaço de ar — O espaço de ar é examinado da mesma maneira mencionada a propósito do regulador de voltagem.

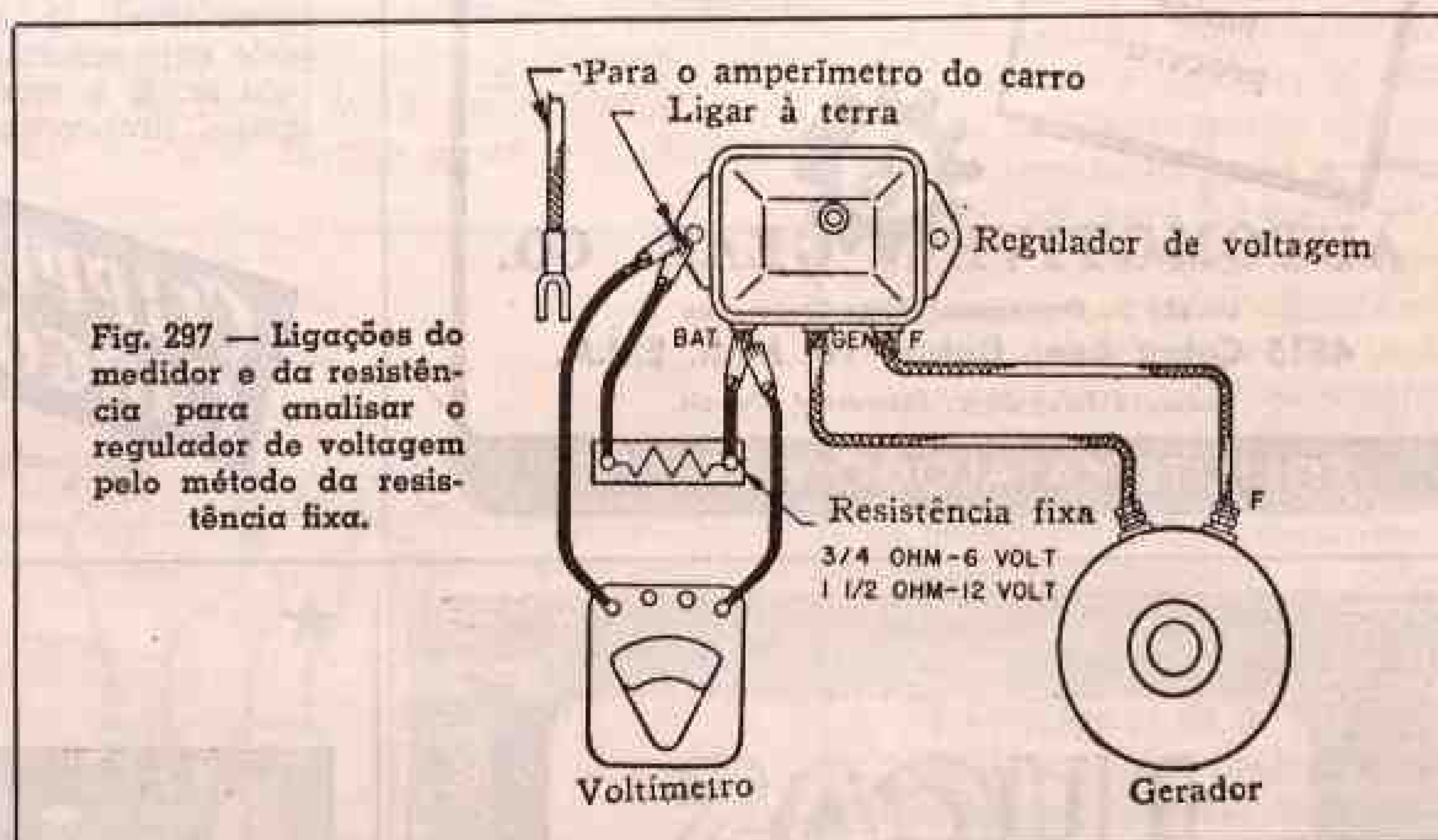


Fig. 297 — Ligações do medidor e da resistência para analisar o regulador de voltagem pelo método da resistência fixa.

Exames e reparos nos reguladores Delco-Remy

a) Limpeza dos pontos de contacto — Usa-se uma lima fina e de bom corte para limpar os pontos.

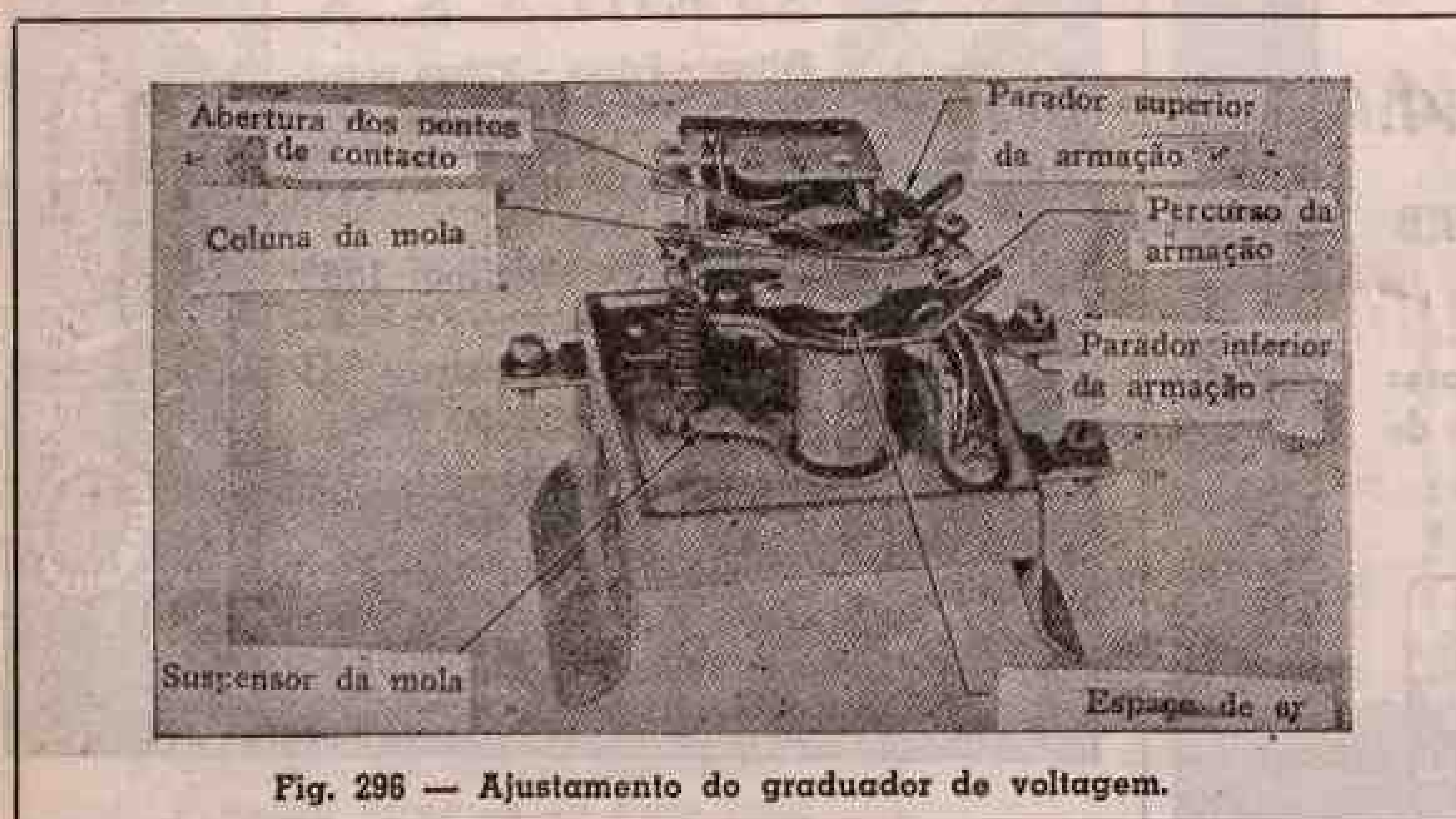
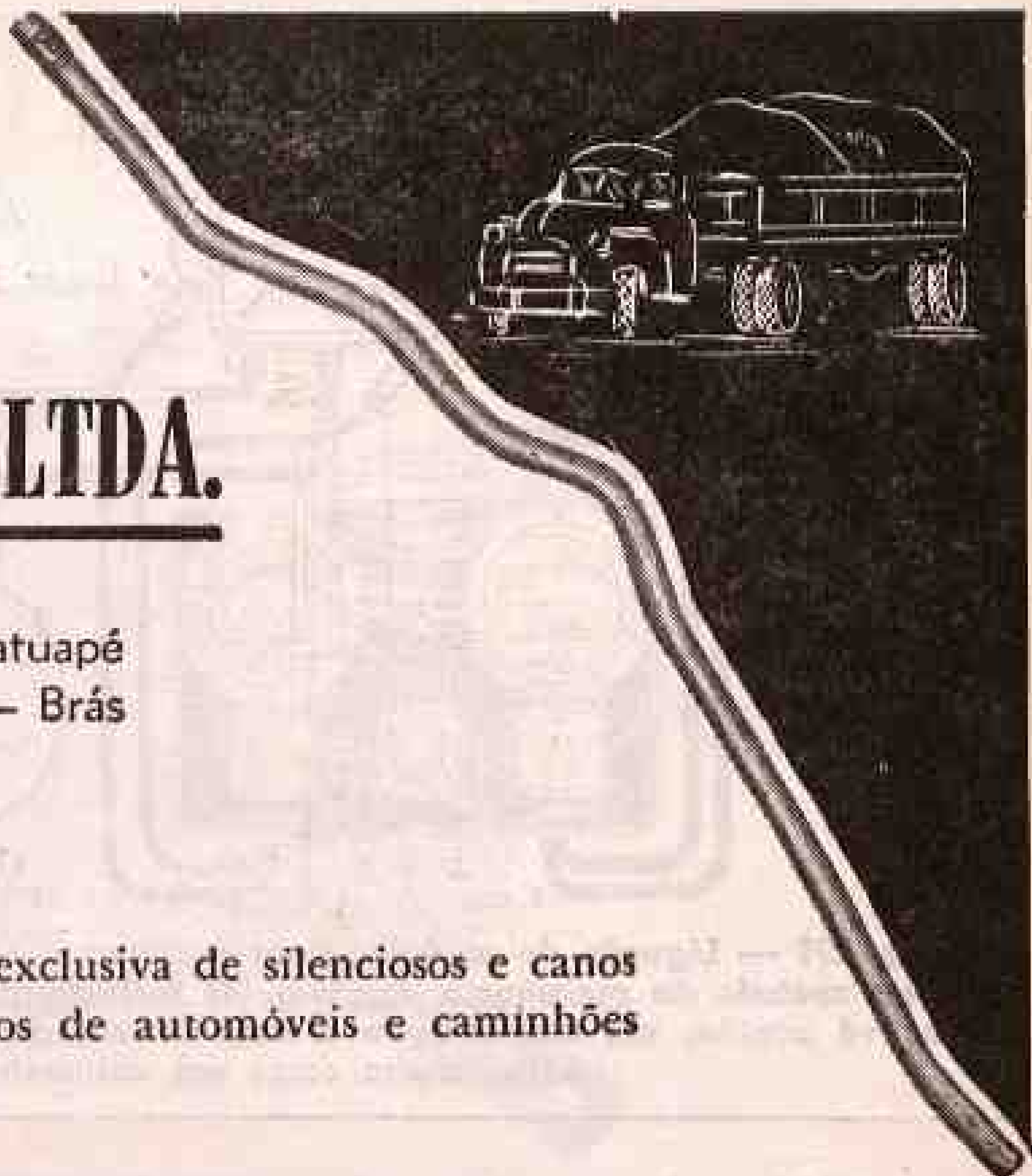


Fig. 296 — Ajustamento do graduador de voltagem.





DE MAIO, GALLO & CIA. LTDA.

Fábrica: Praça Sílvio Romero, 219 — Tatuapé
Escritório: Rua Prudente de Morais, 91 — Brás
SÃO PAULO

Especializados na fabricação exclusiva de silenciosos e canos de escape para todos os tipos de automóveis e caminhões



PRODUTOS M & G




CEEMEX
Peças para Freios Hidráulicos. Molas Espirais para Suspensão Dianteira. Repostos para Motocicios. Fusiveis para Automóveis. Baterias de Arranque, inclusive baterias para Barcos e Tração.

NOBBY
Cabos para velocímetros. Tubos Flexíveis para Combustível. Terminais de Direção. Jogos de Reparo para bombas de gasolina. Assortimentos de peças de maior movimento.

NEWTON
Amortecedores e Discos de Embreagem.

NUBREX
Pinos e Pistolas de Lubrificação.

UMA LINHA COMPLETA DE SOBRESSALENTES E EQUIPAMENTOS PARA GARAGES E OFICINAS

DE UMA ÚNICA FONTE

BUMA
Equipamento para Recondicionamento de Motores, incluindo Retificadoras de Cilindros, Alinhadores de Bielas, Retificadoras de Valvulas em Linha, Ferramentas para Valvulas, etc.

EPCO
Macacos de Rodas para Garages.

NEWTON
Guinchos Hidráulicos moveis.

SELLARC
Lubrificadores Portateis.

LUSON
Escovas de Arame LUSON "GEM" para descarbonizar, para vulcanizadores e para todos os fins industriais.

GUYSON
Equipamento para Limpeza a Jato de Areia.

CONE
Compressores para Aneis de Pistões.

PRESTO
Ferramentas para correção da fixação de rolamentos.

REPRESENTATIVES ALL OVER THE WORLD

FAMOSOS FABRICANTES BRITÂNICOS COM UM ÚNICO DEPARTAMENTO DE EXPORTAÇÃO

CLARK-MALIA (EXPORTS) LTD., Crowborough, Sussex, England. Cables: CEEMEX, Crowborough.

Representantes:

Hams & Lucas Ltda., Av. Churchill, 109
Grupo 804, Telefone: 22-6542
Caixa Postal 2823
End. Telegr.: Charjams — RIO DE JANEIRO

Aldworth Irmãos, Rua dos Andradas, 1629
Telefone: 4593
Caixa Postal 702
End. Telegr.: Aldworth — PORTO ALEGRE

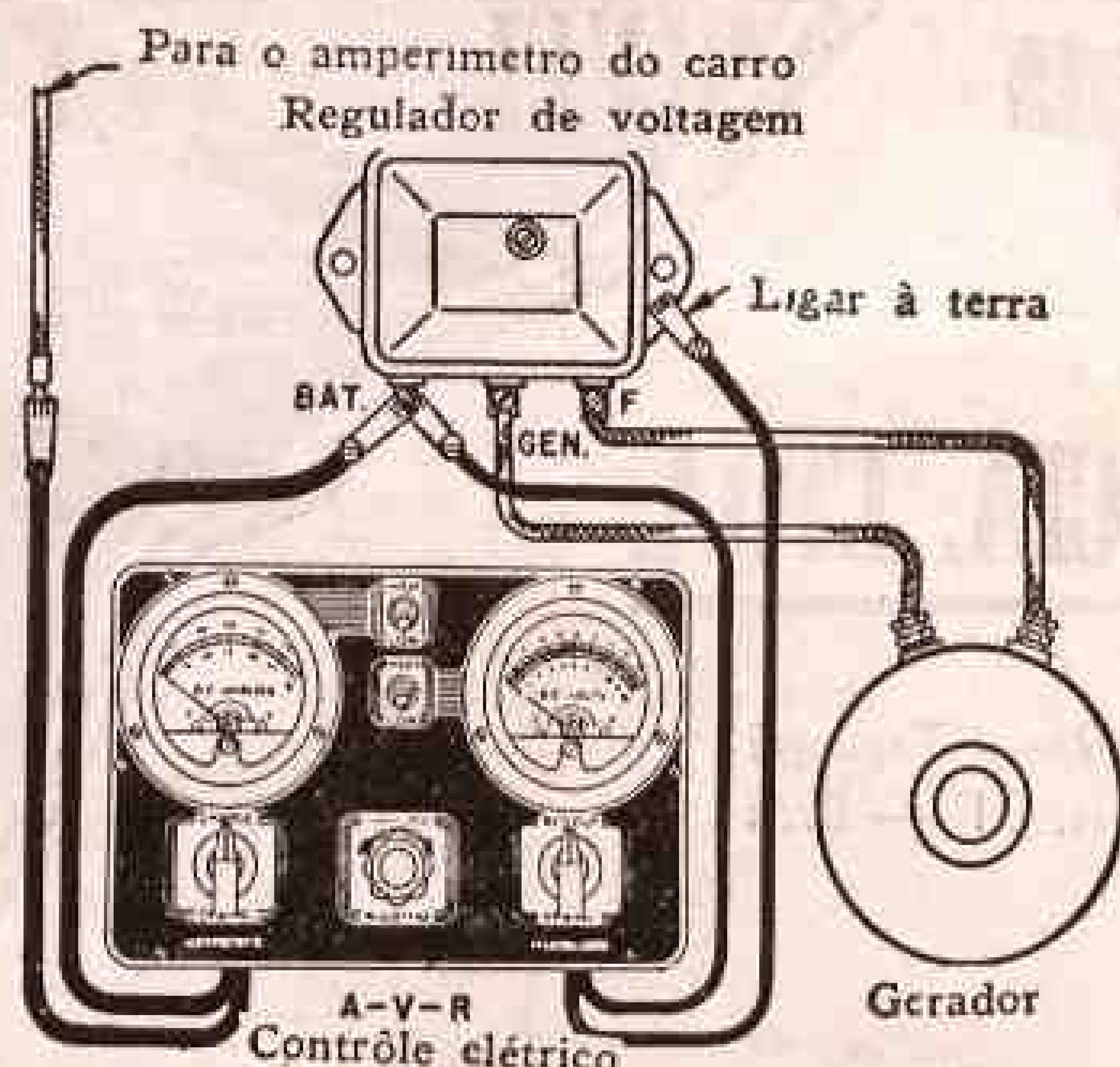


Fig. 298 — Ligação do medidor para verificar o regulador de voltagem pelo método da resistência variável. O instrumento de prova que aqui se vê contém um amperímetro e uma resistência variável ligados em série, assim como um voltímetro.

terminal BAT e a base e intercala-se uma resistência variável de 1/4 de ohm no circuito de carga no mesmo terminal (fig. 293). Não é necessário usar um amperímetro. Aumenta-se a velocidade do gerador e observa-se a voltagem de abertura dos pontos. Se os pontos do contrôle de voltagem não abrirem, liga-se a resistência. Logo que os pontos abram, desliga-se a resistência ou reduz-se a velocidade do gerador e anota-se a voltagem de abertura dos pontos. A unidade deve estar aquecida nessa ocasião.

Se houver necessidade de maiores ajustamentos, a peça será removida (fig. 296). Os reajustamentos ligeiros da voltagem de abertura e de fechamento podem ser feitos com a unidade no veículo.

2 — Pressão dos pontos de contacto — Mede-se a pressão nos pontos de contacto mediante um calibrador de mola em forma de gancho aplicado na mola plana que recebe o contacto superior. Pesquisa-se qual a pressão necessária para separar os pontos e ajusta-se encurvando a mola plana.

3 — Espaço de ar — Examina-se o espaço de ar entre a armação e o núcleo com a armação calcada para baixo, contra o parador inferior. Encurva-se o parador para ajustar.

4 — Percurso da armação — Solta-se a armação e mede-se com o calibrador o percurso entre armação e parador inferior. Encurva-se o parador superior para ajustar.

5 — Abertura dos pontos — Mede-se a abertura dos pontos com a armação calcada para baixo contra o parador inferior. Ajusta-se encurvando o suporte da mola de contacto.

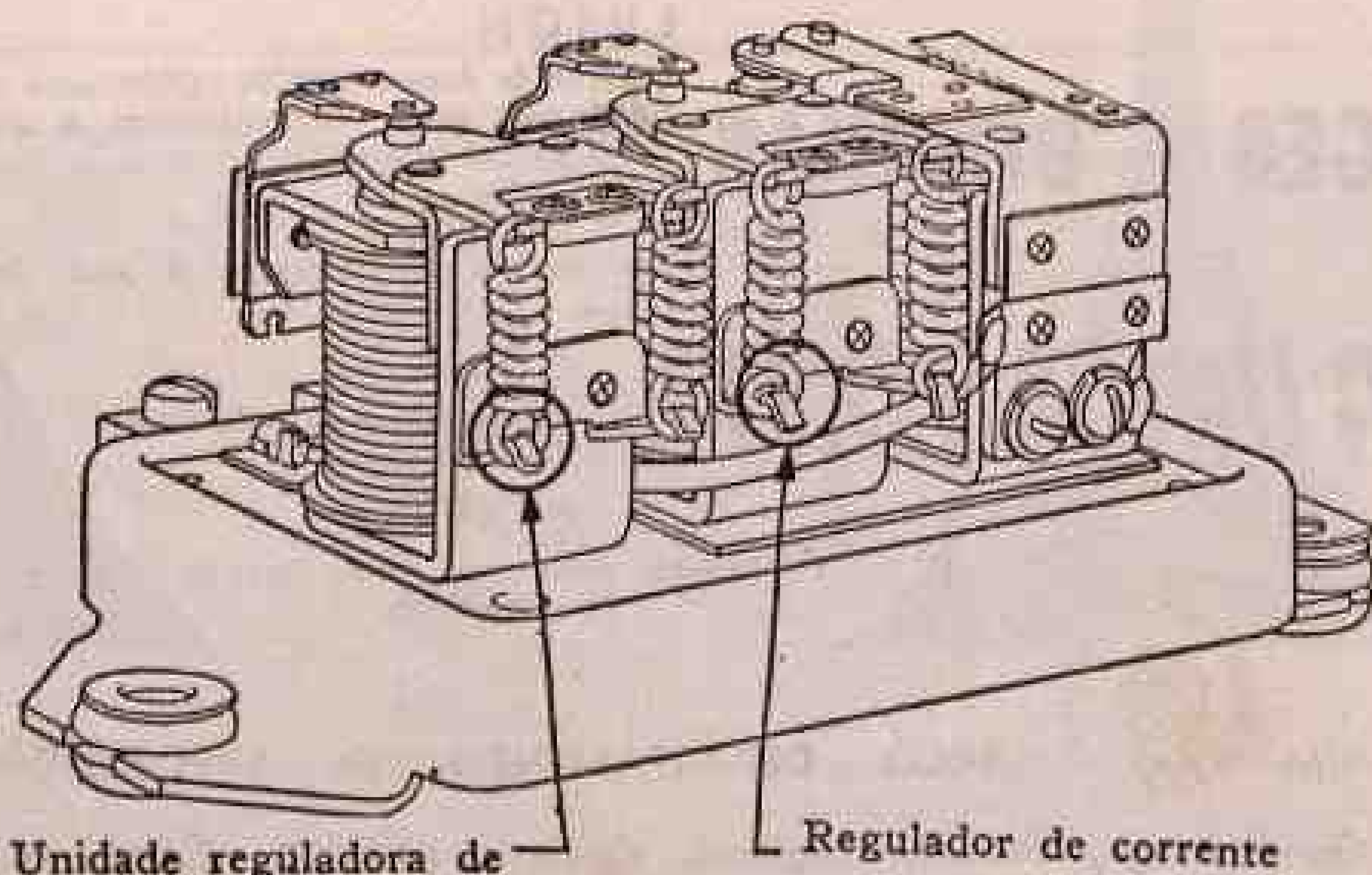


Fig. 299 — Ajustamento do regulador de corrente e de voltagem.

6 — Voltagem de abertura — Religa-se a unidade ao gerador e à bateria com amperímetro e resistência da maneira demonstrada na figura 293. Reexamina-se a voltagem de abertura e ajusta-se abaixando o prendedor da mola inferior para aumentar a voltagem de abertura ou levantando-o para diminuir a mesma voltagem.

7 — Voltagem de fechamento — Ajusta-se o espaço de ar para ajustar a voltagem de fechamento. A diminuição do espaço de ar diminui a voltagem de fechamento; o aumento do espaço de ar aumenta a voltagem.

Após ajustamento do espaço de ar, tornam-se necessários também pequenos ajustamentos na abertura dos pontos e no percurso da armação.

d) Ajustamento do regulador de voltagem (do tipo com relé desligador apenas ou com relé desligador e regulador de corrente).

1 — Voltagem de operação — A regulação deve ser examinada com o regulador na temperatura de funcionamento e com a coberta colocada. O gerador deve estar produzindo um rendimento de 10 ampéres, o que se obtém com o método da resistência fixa ou da resistência variável.

Método da resistência fixa — Substitui-se por uma resistência fixa de 3/4 de ohm (1 1/2 ohms num circuito de 12 volts) o restante do circuito, como o mostra a fig. 297. A resistência é ligada entre os terminais BAT e a base do regulador, com um voltímetro ligado nos mesmos pontos.

Método da resistência variável — Instala-se uma resistência variável de 1/4 de ohm no circuito de carga, em série com um amperímetro no terminal BAT, e liga-se um voltímetro do terminal BAT à base. Com o gerador operando à velocidade média, varia-se a resistência de modo a obter 10 ampéres. Pode tornar-se necessário ligar as luzes e assim variar a resistência.

Ajusta-se a regulação da voltagem trazendo para baixo o prendedor da mola inferior, para aumentar a voltagem, ou trazendo-o para cima para diminuí-la (fig. 299). Coloca-se a coberta, modera-se o gerador até que os pontos do relê abram, e em seguida aumenta-se a velocidade; reajusta-se o rendimento da corrente para 10 ampéres antes de proceder à leitura. O regula-



QUALIDADE INCONFUNDÍVEL



• Os conhecidos cabos de baterias marca

"SAIMPEX"

distinguem-se pela inconfundível qualidade e acabamento. Para melhores resultados exija o que de melhor se fabrica no ramo.

DISTRIBUIDORES EM TODO O PAIZ.

FABRICANTES

NOGUEIROL BOTURÃO S. A.

SÃO PAULO
Rua Vitória 582/592 — C. P. 3318
Endereço Telegráfico "ZULAN"

dor deve estar aquecido. O ajustamento, nos reguladores de duas molas, pode ser limitado a uma só das molas, para evitar desequilíbrio de tensão entre elas. Se, porém, o ajustamento em uma das molas só, não der resultado, retira-se a peça para ajustamento completo.

2 — **Espaço de ar** — Calca-se para baixo a armação, à mão, solta-se até que os pontos mal se toquem, e mede-se então o espaço de ar entre a armação e o núcleo. Ajusta-se mediante afrouxamento dos dois parafusos de contacto ascendente (figura 300) e levantando ou abaixando o suporte de contacto ascedente, como seja necessário.

3 — **Ajustamento completo da voltagem** — Retira-se uma das molas; liga-se um voltímetro de prova entre o terminal GEN e a base. Liga-se o regulador ao gerador. Mantêm-se os pontos do regulador abertos, à mão, e aumenta-se lentamente a velocidade do gerador até que o voltímetro marque 3 volts (6 volts se se tratar de um sistema de 12 volts). Com isto se estabelece qual a velocidade do gerador à qual será feito o primeiro ajustamento. Afrouxa-se a armação do regulador e ajusta-se a mola para metade da regulagem especificada da voltagem (2,7 volts numa unidade de 7,4 volts, por exemplo). Instala-se a segunda mola e completa-se o ajustamento desta como já expusemos. Tem-se, assim, cada mola suportando metade da pressão total.

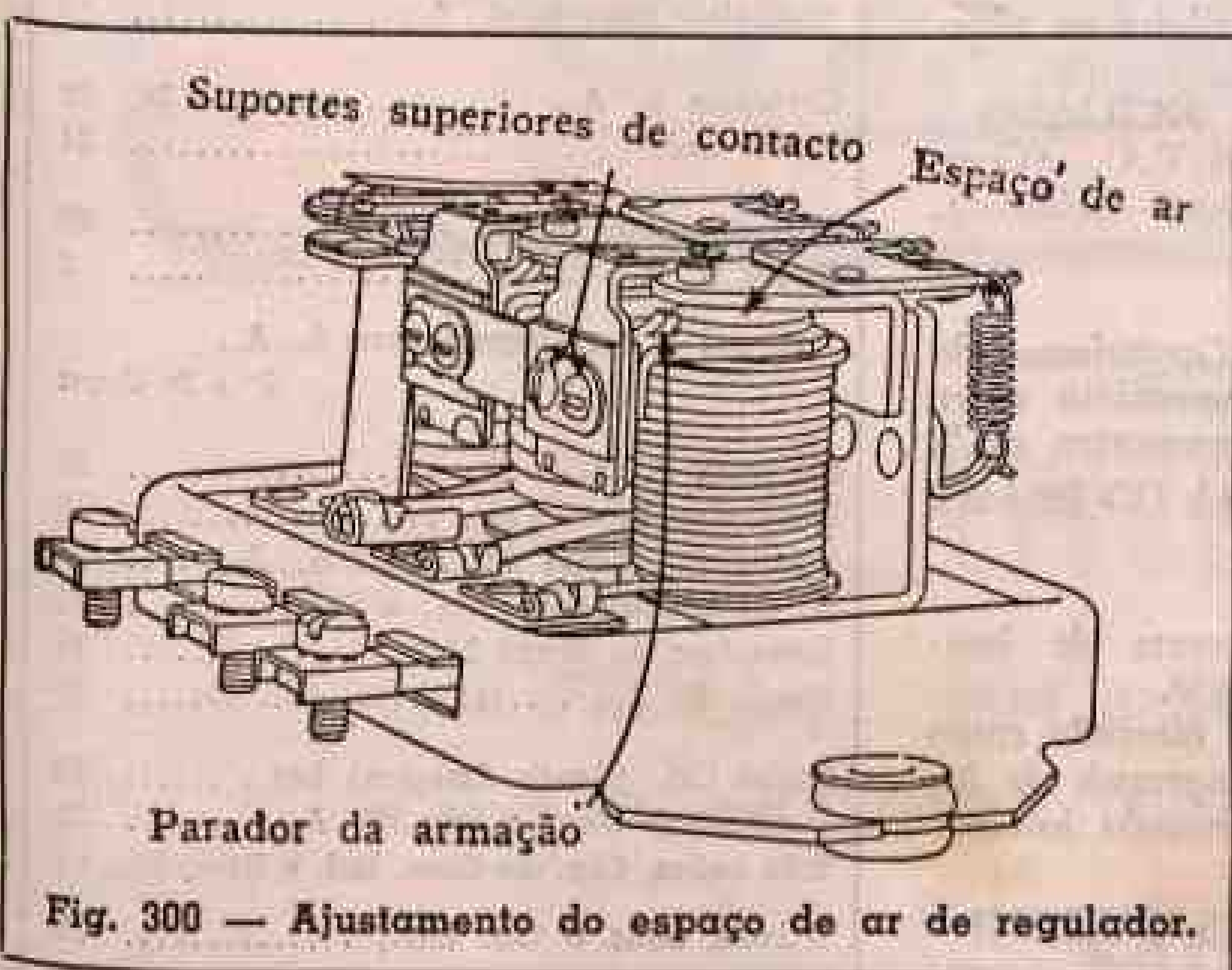


Fig. 300 — Ajustamento do espaço de ar de regulador.

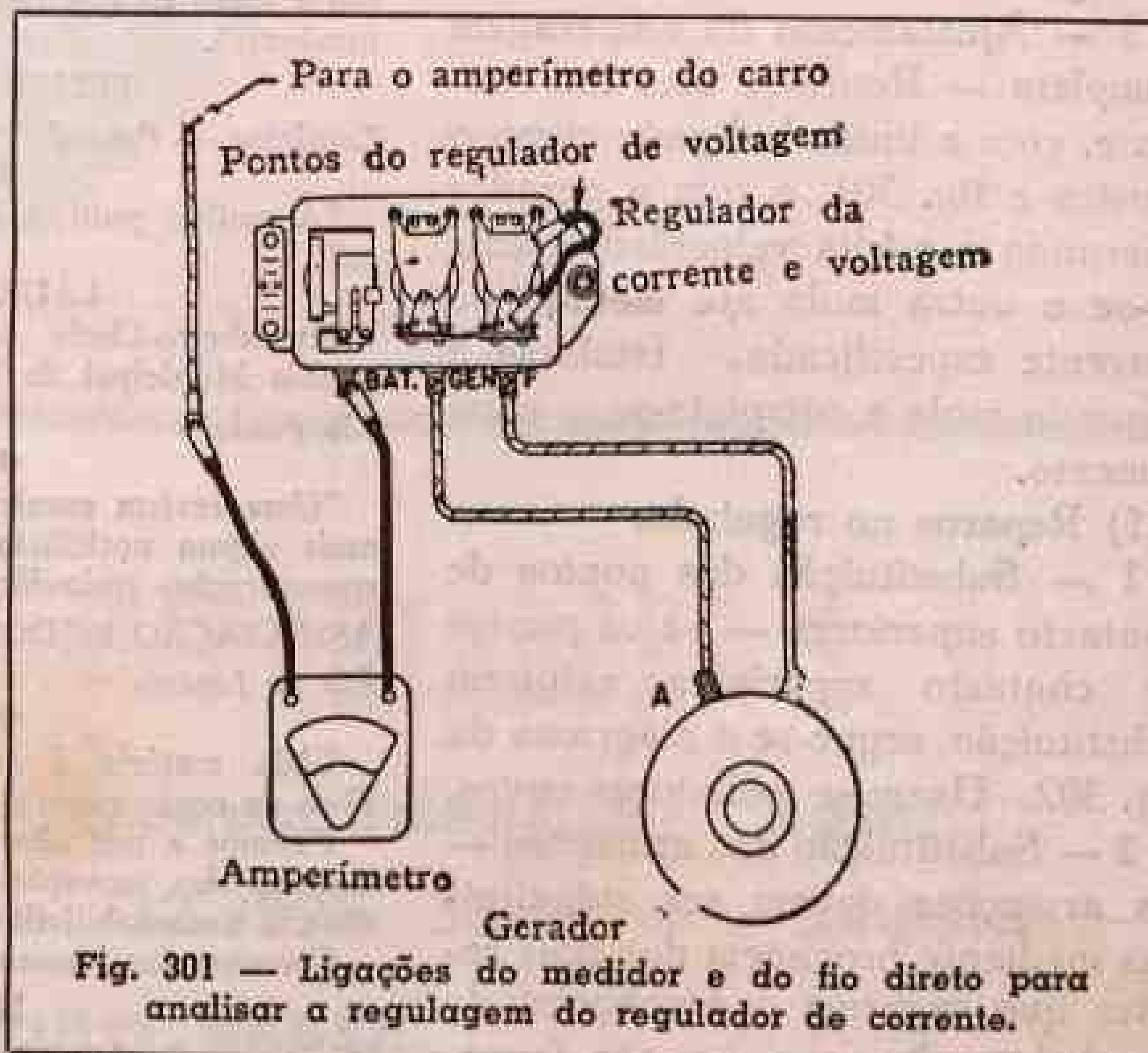


Fig. 301 — Ligações do medidor e do fio direto para analisar a regulagem do regulador de corrente.

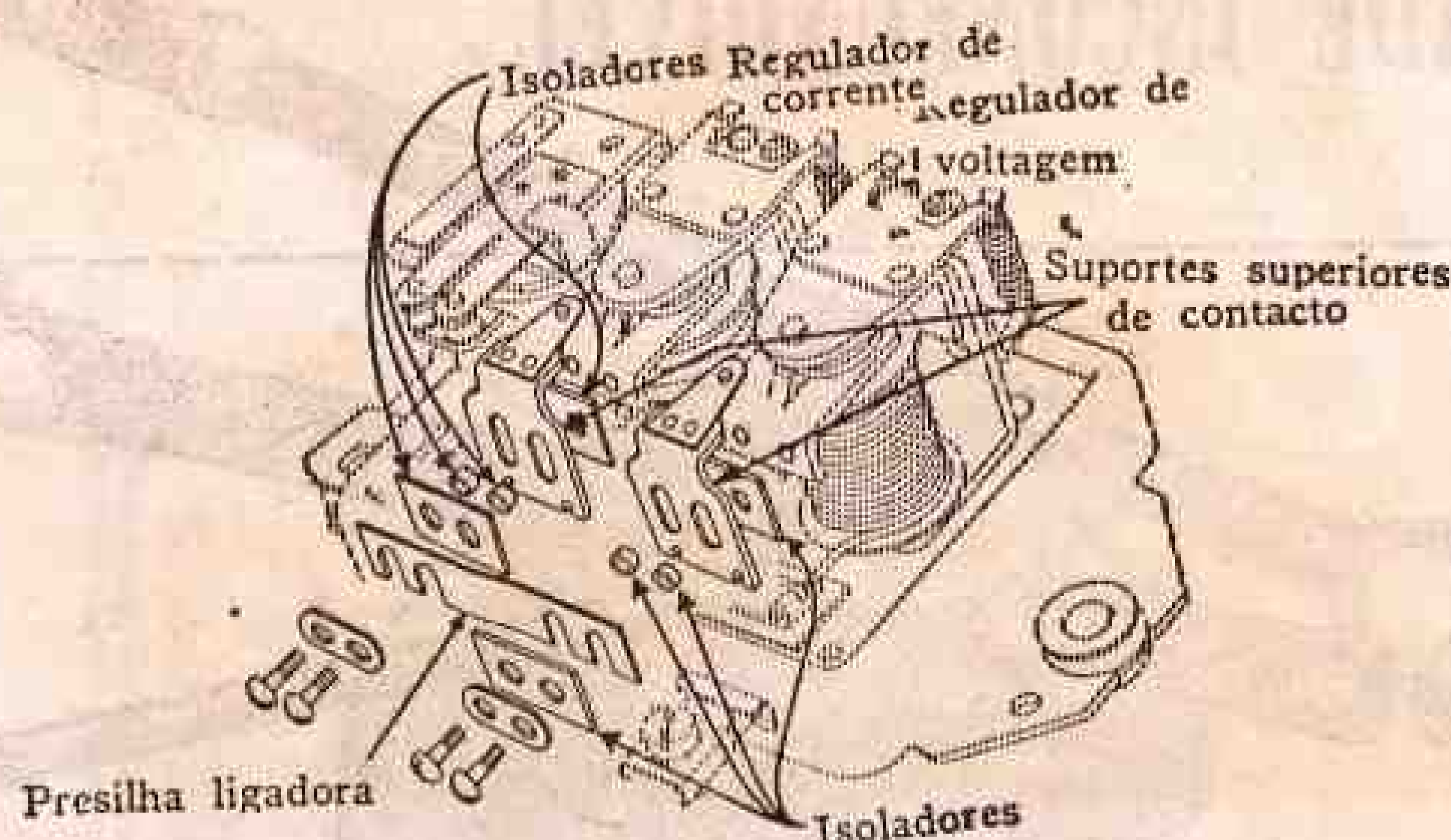


Fig. 302 — Conjunto de suporte do contacto mostrando a relação entre os isoladores.

e) Ajustamento do regulador de corrente.

1 — Amperagem de operação — Liga-se um amperímetro no circuito, no terminal BAT do regulador e liga-se também um fio direto através dos pontos do regulador de voltagem, para impedir a ação dêsse regulador, como o mostra a fig. 301. Pode também ser evitada a ação do regulador de voltagem colocando-se uma carga na bateria. Opera-se o gerador a média velocidade e observa-se a regulação da corrente. Ajusta-se movimentando o prendedor de mola de uma só das molas. Se o ajustamento de uma só das molas não produzir a regulagem desejada, retira-se o regulador para posteriores ajustamentos.

2 — Espaço de ar — o espaço de ar é examinado e verificado da mesma maneira que para o regulador de voltagem.

3 — Ajustamento da amperagem completa — Retira-se uma das molas e, com a unidade ligada como o mostra a fig. 301, e com o gerador operando a média velocidade, ajusta-se a outra mola até metade da corrente especificada. Istala-se a segunda mola e completa-se o ajustamento.

f) Reparos no regulador

1 — Substituição dos pontos de contacto superiores — se os pontos de contacto superiores exigirem substituição, segue-se o diagrama da fig. 302. Usam-se isoladores novos.

2 — Substituição das armações — As armações devem ser substituídas mediante brocagem dos dois rebites que seguram o arcabouço do regulador. As armações são fornecidas com parafusos, porcas e gaxetas. Juntam-se os parafusos de modo que não dêem terra com a coberta do regulador.

(Continua)

C A R T A S

"Sua Revista nos tem agradado muito, especialmente a Secção "A Mecânica do Automóvel". A revista é de grande importância para os que trabalham no ramo, nós já fomos orientados por ela muitas vêzes".

WALDEMAR REGINATO & IRMÃO
Catanduva — E. S. Paulo

•

"A revista AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS avantaja-se às similares argentinas quanto às novidades em automobilismo e as partes publicitárias são bem sugestivas".

COMERCIAL DE AUTOMÓVEIS PAGÉ LIMITADA.
Presidente Wenceslau — E. S. Paulo

•

"Uma ótima revista técnica, de interêsse não só dos que se dedicam à Mecânica como a todos os que labutam no ramo de automóveis".

FELIPE FREIRE JUNIOR
Londrina — Paraná

•

"A melhor publicação brasileira no gênero".

LAURO B. SICILIANO
Engenheiro-Chefe da C.M.T.C. (Companhia Municipal de Transporte Coletivo).
São Paulo

•

"Uma revista excelente. Gostaríamos de mais algum noticiário e comentário sôbre comunicações rodoviárias, transportes, etc.".

ASSOCIAÇÃO RODOVIÁRIA DO BRASIL
Rio de Janeiro

•

Tôda matéria é inteiramente de interêsse de nosso ramo de negócio.
Ficamos a par não só do mercado como também das inovações e progressos da indústria automobilística do mundo inteiro. Contenta inteiramente".

HERMES CARLONI
Vitória — Espírito Santo

ÍNDICE DOS ANUNCIANTES

A. Pinheiro & Cia., ... 67, 68
Atlantic Refining Co., ... 77
Auto Americano Importadora S. A., .. 61
Auto Diesel Importadora S. A., ... 15
Auto Ind. e Com. Ltda., ... 67, 68
Auto Universal 32
Automotive Gear Co., ... 79

Bendix International 56, 57
Borg-Warner International 67, 68
Borgauto S. A., ... 8, 17, 22, 67, 68
Borghoff S. A., ... 63, 79

Casa Rand S. A., ... 3
Clark-Malia (Exports) Inc., ... 75, 81
Cia. Acum. Prest-O-Lite 34, 35, 46, 47
Cia. Auto-Lux Importadora 39
Cia. Cipan 9
Cia. Dist. Geral Brasmotor 1
Cia. Mecânica Itaúna S. A., ... 10
Cia. Propac 50
Cia. SKF do Brasil Rolamentos 18

Daniel Costa & Cia., ... 24
De Maio, Gallo & Cia. Ltda., ... 81
Dist. de Auto Peças Ltda., ... 23, 67, 68
Dunlop do Brasil S. A., ... 37
«Duperial» S. A. 75
«Durex» Lixas e Fitas Adesivas Ltda., .. 4

Firestone S. A., ... 5
Ford Motor Company (Exports) Inc., ... 14
Fruehauf Trailer S. A., ... 52

General Motors do Brasil S. A., 41, 42, 43, 44, 4ª Capa
Goodwin, Cocozza S. A., ... 58
«G. T.» S. A., ... 7

Hams & Lucas Ltda., ... 48
Hermes Macedo S. A., ... 45, 67, 68
Hungarian Trading Co. for Motor Vehicles 20

Importadora Mercantil S. A., ... 27, 53
Ind. Nac. de Lonas Para Freio S. A., .. 55

L. P. Fonseca S. A., ... 65
Luporini Com. e Ind. S. A., ... 66

Marien S. A., ... 73
Marinho & Araújo 67, 68
Mesbla S. A., ... 70
Metal Leve S. A., ... 52
Motokov Ltda., ... 72

Nogueirol Boturão S. A., ... 83

Ortizlima S. A., ... 28, 29
Oscar Sabo 24

Pan American World Airways 79
Pirelli S. A., ... 2

Raphael Livreri Importadora S. A., 2ª e 3ª Capa

Saturnia S. A., ... 22
Shell-Mex Brazil Ltd., ... 6
Sherwin-Williams do Brasil S. A., ... 77
S. A. Magalhães Com. e Ind., ... 30
Stenorizer do Brasil Ltda., ... 15
Steola S. A., ... 79

Texas Co. (South America) Ltd., ... 13
Thornycroft Mec. e Imp. S. A., ... 32
Três Leões, Cia. de Com. Ind. e Rep., 67, 68

Wilson, Sons & Co. Ltd., ... 58

Servindo o Brasil

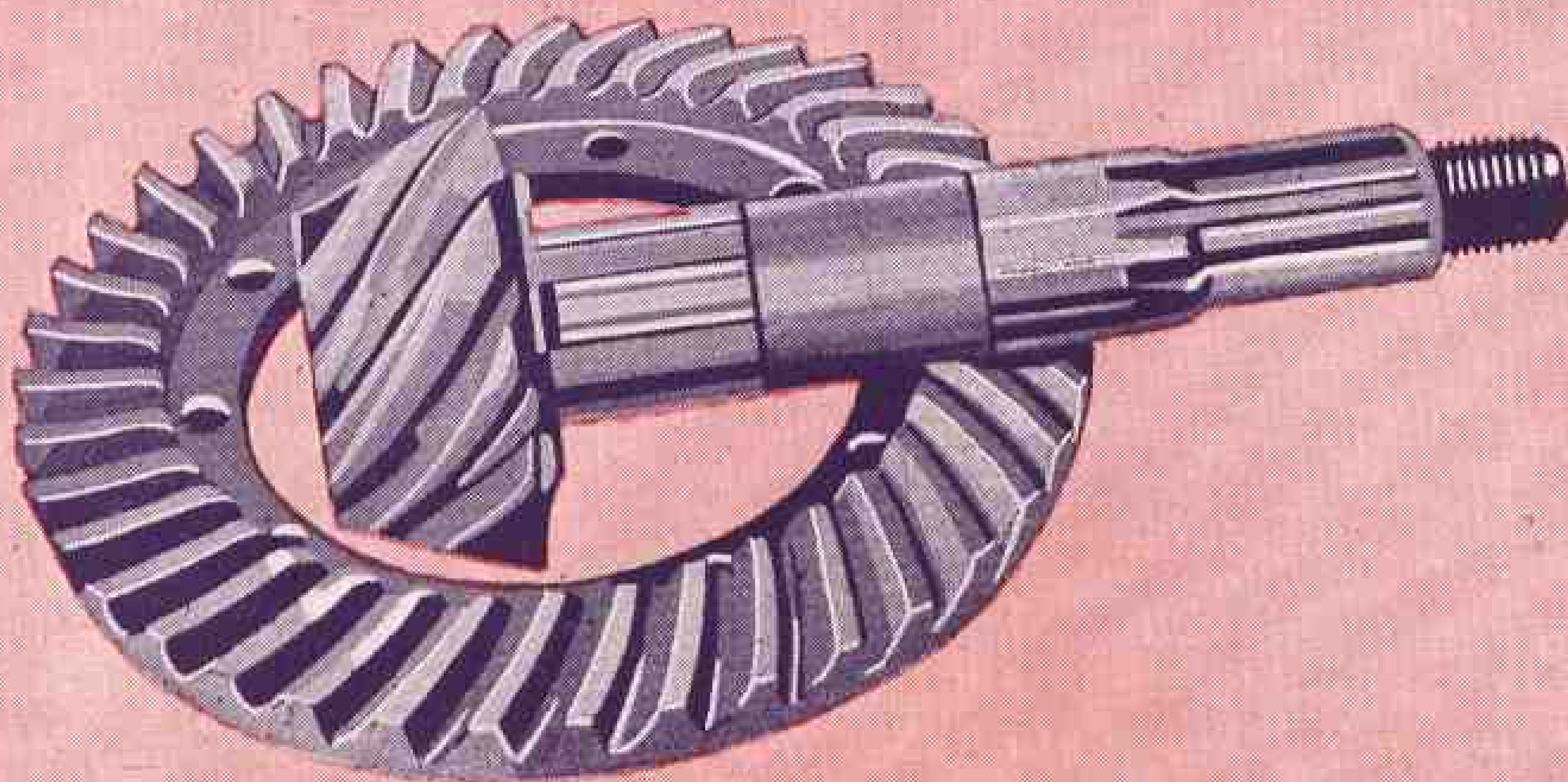
com um sortimento completo de peças sobressalentes para automóveis!



SENHORES COMERCIANTES

Importamos diretamente das mais acreditadas fábricas Americanas, razão pela qual podemos oferecer-lhes as melhores linhas de peças e accessórios para automóveis, pelos menores preços da praça.

Escrevam-nos hoje mesmo, pedindo nossa lista de preços.



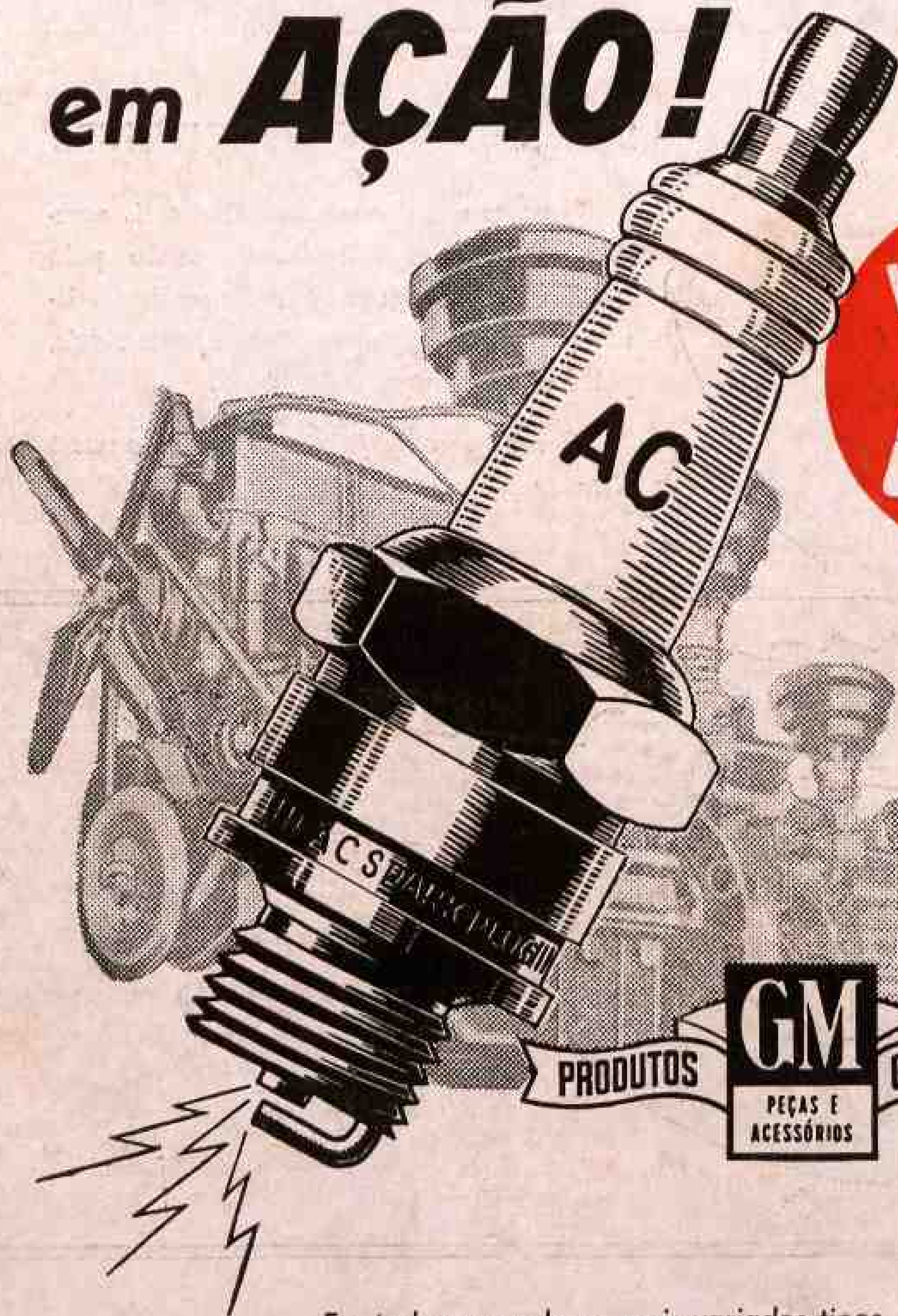
RAPHAEL LIVRERI IMPORTADORA S. A.

Rua Piratininga, 304 a 308 – Endereço Telegráfico: "RAMILI"

Caixa Postal 3916 – Telefones: 32-3890, 33-5674 e 34-6910

SÃO PAULO - BRASIL

Motores em AÇÃO! com





para automóveis, caminhões e tratores.



Em todo o mundo os mais variados tipos de motores são equipados com VELAS AC. Construídas para assegurar maior durabilidade, eficiência e resistência ao calor, as VELAS AC oferecem ignição perfeita e máximo rendimento de combustível. Para o melhor desempenho do motor de seu carro, exija sempre VELAS AC.

Produtos da
GENERAL MOTORS
DO BRASIL S. A.

RONEL S. A. IMPRIMIU ★ FONE: 48-4205 ★ RIO